



Agence métropolitaine de transport

RAPPORT ANNUEL 2003 ->

Avec les transports collectifs ... vous avez le choix !



Rapport annuel 2003

Lettre au président de l'Assemblée nationale et au ministre des Transports du Québec	1
Mission	2
Faits saillants 2003	4
Indicateurs de performance	6
Vision ->	7
Message du président-directeur général	8
Conseil d'administration	10
Direction de l'AMT	11
Choix budgétaires	12
Partenariat public-privé	14
Action ->	15
Achalandage	16
Carte TRAM	18
Service à la clientèle	20
Promotion des transports collectifs	21
Planification	22
Réseau de transport métropolitain par autobus	24
Trains de banlieue	28
Système léger sur rails	33
Métro	34
Politiques, règlements et décrets	36
Gestion ->	37
Fonds d'exploitation	38
Fonds d'immobilisations	40
Contrats	42
États financiers	43

Lettre au président de l'Assemblée nationale

 Québec

Monsieur Michel Bissonnet
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de l'Agence métropolitaine de transport pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2003.

Veuillez croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Transports du Québec, responsable de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport,



Yvon Marcoux
Québec, le 27 avril 2004

Lettre au ministre des Transports du Québec


Agence métropolitaine de transport

Monsieur Yvon Marcoux
Ministre des Transports du Québec
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., chapitre A-7.02), j'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'AMT pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2003. Ce document présente le rapport des activités et les états financiers qui ont été approuvés par le conseil d'administration.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le président-directeur général,



Joël Gauthier
Montréal, le 26 avril 2004

L'AMT,

une mission métropolitaine

Un rôle de catalyseur et de rassembleur

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Ce faisant, elle consolide les pôles urbanisés et participe activement à la préservation de l'environnement et de la qualité de vie urbaine.

Ses champs d'action sont variés et complémentaires : elle planifie, coordonne, intègre et fait la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec ses partenaires, les organismes de transport, les villes, les entreprises, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le ministère des Transports du Québec (MTQ) et plusieurs autres ministères. Elle améliore également l'efficacité des routes qui ont une envergure métropolitaine.

Par ailleurs, l'AMT participe au financement du développement des services des 17 autorités organisatrices de transport en commun (AOT) de la région. Elle offre également à ses partenaires sa collaboration, son expertise et des outils qui répondent aux différents besoins en matière de gestion des déplacements.

Par ses actions et son approche, l'AMT agit comme catalyseur et rassembleur pour contribuer à faire de la région métropolitaine une métropole attrayante, compétitive et viable. Cette volonté de travailler pour un développement durable conduit l'AMT à agir sur divers plans complémentaires :

- > maintien du patrimoine et promotion d'un réseau intégré de transport collectif ;
- > études et réalisation de nouveaux services de transport métropolitain (SLR, métro, trains de banlieue, autobus, etc.) en harmonie avec les priorités d'aménagement du territoire et de développement économique ;
- > distribution des recettes métropolitaines TRAM aux organismes de transport ;
- > gestion et financement du réseau de trains de banlieue et du réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) qui comprend les express métropolitains, les voies réservées, les stationnements incitatifs et les terminus ;

-> intégration des services et des tarifs de transport métropolitain sur l'ensemble de son territoire ;

-> assistance aux entreprises pour implanter le programme allégo qui vise à développer et à promouvoir des choix de transport entre le domicile et le travail qui soient compétitifs par rapport à l'automobile en solo (covoiturage, abonnement aux titres de transports collectifs sur le lieu de travail, aménagements pour cyclistes, télé-travail, etc.) ;

-> soutien financier aux organismes locaux de transport qui offrent des services sur le réseau métropolitain et à la STM pour le métro ;

-> intégration des services de transport adaptés offerts sur son territoire ;

-> mobilisation et réflexions avec les partenaires sur l'avenir des transports collectifs.

Historique

L'AMT est une agence gouvernementale à vocation métropolitaine qui a débuté ses activités le 1^{er} janvier 1996. L'application de la loi qui l'a créée relève du ministre des Transports du Québec depuis le 15 novembre 2002.

L'AMT est mandatée par le gouvernement du Québec mais elle relève aussi, pour certaines fonctions, de la CMM, créée en 2001. En effet, la CMM approuve le budget d'exploitation de l'AMT et le Plan stratégique de développement révisé ; elle détient un pouvoir de désaveu sur la tarification métropolitaine. Elle est consultée par l'AMT au sujet du programme triennal d'immobilisations et des modifications au RTMA.

En 2004, le territoire de l'AMT s'arrime à celui de la CMM, qui regroupe 63 municipalités, plus la ville de Saint-Jérôme et la réserve indienne de Kahnawake.



intégrée

Clientèles	Partenaires		
-> clientèle directe quotidienne de plus de 750 000 clients des organismes de transport collectif (trains de banlieue, autobus, express métropolitains et équipements métropolitains, métro, covoiturage, taxis) ; -> clientèle potentielle issue des 3,4 millions de citoyens de la région métropolitaine ; -> clientèle indirecte formée des commerces et des employeurs, des établissements scolaires, de santé et autres qui comptent sur des systèmes performants de transport des personnes et des biens pour accomplir leurs activités.	Les intervenants en transport en commun œuvrant sur son territoire : -> 17 autorités organisatrices de transport (AOT) ; - 3 sociétés de transport (RTL, STL et STM) ; - 10 conseils intermunicipaux de transport (CIT) ; - 1 conseil régional de transport (CRT) ; - 3 municipalités qui organisent seules leurs services de transport en commun (OMIT). -> 15 organismes de transport adapté (OTA).	Les partenaires socio-économiques : -> les conseils régionaux en environnement (CRE) ; -> les conseils régionaux de développement (CRD) ; -> les chambres de commerce ; -> les entreprises ; -> les milieux syndical et associatif ; -> les établissements d'enseignement et de services ; -> les groupes environnementaux et de défense des transports collectifs.	Les partenaires gouvernementaux : -> le ministère des Transports du Québec (MTQ) ; -> le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir du Québec (MAMSL) ; -> le ministère de l'Emploi, de la Solidarité sociale et de la Famille du Québec (MESSF) ; -> le ministère de l'Environnement du Québec (MENV) ; -> le ministère des Finances du Québec (MFQ) ; -> le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs du Québec (MRNFP) ; -> le ministère du Revenu du Québec (MRQ) ; -> le Conseil du Trésor ; -> Développement économique Canada ; -> Environnement Canada ; -> Transports Canada ; -> la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ; -> les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée (PJCCI).
	Les partenaires municipaux : -> la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ; -> les 64 municipalités situées sur son territoire et la réserve indienne de Kahnawake ; -> les 12 municipalités régionales de comté (MRC).		

FAITS SAILLANTS 2003

Les finances

➤ Des revenus de **218,9 M\$** qui dégagent un surplus préliminaire de **7,7 M\$**, duquel **7,4 M\$** ont été redistribués aux organismes de transport (STM, RTL, STL, CIT / CRT / OMIT)

➤ **+ 7,0 %** des remises gouvernementales, en augmentation de 6,4 M\$

➤ Un budget d'immobilisations de 2003-2004-2005 totalisant **1,1 G\$**

➤ Des aides métropolitaines de base et aux tarifs réduit et intermédiaire de 65,4 M\$, soit **+10,1 %**

➤ Des ventes de TRAM de 71,1 M\$, en hausse de **13,0 %**, ce qui a permis de redistribuer 8,2 M\$ de plus aux AOT

➤ Réduction de **25 % à 5 %** du taux net de facturation aux organismes de transport pour l'utilisation des équipements métropolitains

➤ **- 12,1 %** de la contribution de l'AMT au déficit des trains de banlieue, en raison d'une hausse de revenus provenant de l'accroissement de l'achalandage

➤ Un ratio d'autofinancement des express métropolitains de **48,7 %**, en hausse importante

Les réalisations

Achalandage

- Une croissance de 0,5 % de l'achalandage du transport en commun, tous modes confondus, avec :
 - 218,8 M de déplacements en métro
 - 208,3 M de déplacements sur les réseaux locaux d'autobus
 - 26,4 M de déplacements sur le RTMA
 - 13,9 M de déplacements en trains de banlieue

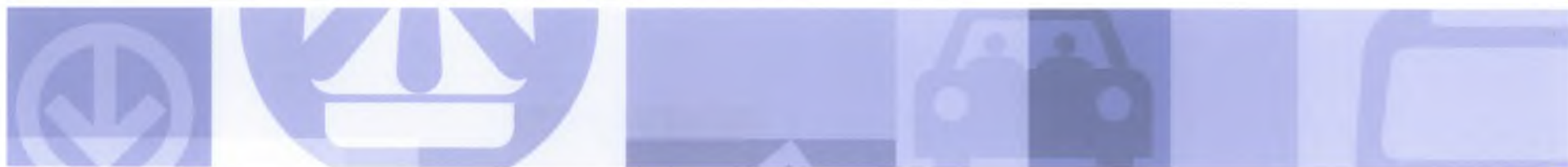
Trains de banlieue

- Une hausse d'achalandage de 8,0 % pour les cinq lignes soit :

Deux-Montagnes :	7,5 M de déplacements, soit une hausse de 3,1 %
Dorion / Rigaud :	3,1 M de déplacements, soit une hausse de 1,8 %
Blainville :	1,9 M de déplacements, soit une hausse de 13,5 %
Mont-Saint-Hilaire :	1,0 M de déplacements, soit une hausse de 58,5 %
Delson :	0,4 M de déplacements, soit une hausse de 61,3 %
- 3 nouvelles gares, pour un total de 46
- 4 nouveaux départs
- 109 nouvelles places de stationnement, pour un total de 12 962 réparties dans 36 stationnements
- 22 nouvelles voitures à deux étages commandées
- 12 escapades en train
- Un taux de satisfaction de la clientèle de 95,4 %

RTMA

- 1 voie réservée ajoutée portant le nombre à 25, avec :
 - 78,0 km en pointe du matin et 65,0 km en pointe du soir
 - une circulation de plus de 250 circuits d'autobus
 - un achalandage de 26,4 M de déplacements, soit une croissance de 3,4 %
- 1 terminus ajouté, portant le nombre à 12, avec :
 - 164 quais pouvant accueillir plus de 300 lignes d'autobus
 - un achalandage de 53,0 M de déplacements, soit une croissance de 2,0 %
- 2 express métropolitains, avec :
 - un achalandage de 0,8 M de déplacements, soit une croissance de 2,7 %
- 292 nouvelles places de stationnement, pour un total de 10 484 réparties dans 18 stationnements incitatifs



Métro

- > Poursuite de la construction du prolongement de la ligne 2 à Laval
- > Contribution de 38,9 M\$ au programme Réno-Systèmes de la STM pour la rénovation du réseau de métro

SLR-Nouveau tramway

- > Poursuite des études d'avant-projet pour le SLR A10/Montréal (Centre-ville) et des études d'opportunité et de faisabilité pour le SLR dans l'axe de l'avenue du Parc

Documents-cadres de planification

- > Portrait des transports collectifs de la région métropolitaine de Montréal
- > Document synthèse du Plan stratégique de développement du transport métropolitain
- > Mémoire de l'AMT sur l'énoncé de vision stratégique de la CMM

Allégo

- > 5 nouvelles entreprises et institutions adhérentes à la démarche allégo
- > 1 première journée de formation allégo destinée aux entreprises
- > 1 projet-pilote d'abonnement annuel

Enquête Origine-Destination 2003

- > Quelque 70 000 ménages interrogés entre septembre 2003 et janvier 2004, représentant plus de 165 000 personnes

Carte à puce

- > Deux importants contrats octroyés par la STM, mandatée par l'AMT, la STL, le RTL, les CIT et le RTC (système central de vente et perception et boîtes de perception)

Promotion et information

- > Un succès incontesté pour la première édition montréalaise de la Journée « En ville, sans ma voiture ! »
- > Un grand nombre de campagnes de promotion, de publicité et d'information

Réflexion et information

- > Le premier colloque Partenariat public-privé
- > Le troisième salon allégo
- > Le premier Congrès international de gestion de la demande à Montréal de l'Association for Commuter Transportation des États-Unis
- > La troisième saison des Mercredis de l'AMT, avec neuf conférences présentées en 2003

Service à la clientèle

- > Un service Allo-Tram adopté par les clients
- > Des dépliants d'horaires et tarifs entièrement refondus pour une meilleure compréhension

Vélos :

- > 2 Vélo-bus ajoutés, portant leur nombre à 3
- > Projet de Vélos en libre-service étendu à 10 entreprises

INDICATEURS DE PERFORMANCE

	Objectifs 2003	Résultats 2003	Budget 2004	Cible visée 2004
Indicateurs d'achalandage				
Achalandage sur les réseaux des AOT	1,7 %	0,5 %	(1,5) %	1,0 %
Métro	1,5 %	(0,2) %	(1,5) %	1,0 %
Trains de banlieue	5,0 %	8,0 %	1,2 %	1,2 %
Locaux – bus	1,0 %	2,7 %	(1,5) %	1,0 %
Vente de titres				
TRAM 2	1,5 %	7,3 %	(1,5) %	1,0 %
TRAM 3	1,5 %	3,3 %	(1,5) %	1,0 %
TRAM 4 à 8	5,0 %	15,3 %	0 %	1,0 %
Utilisation des stationnements incitatifs				
Trains de banlieue	90 %	85 %	87 %	90 %
Équipements métropolitains – RTMA	70 %	73 %	75 %	75 %
Indicateurs financiers				
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue à long terme	44 % à long terme	41,3 %	41,4 %	44 % à long terme
Ratio d'autofinancement des express métropolitains	51,2 %	48,7 %	55,7 %	60 %
Diminution du coût par usager des équipements métropolitains	0,14 \$	0,13 \$	0,15 \$	0,10 \$ à long terme
Obtention de revenus de sources commerciales	1,3 M\$	1,1 M\$	0,8 M\$	1,0 M\$
Degré de satisfaction				
Degré de satisfaction des clientèles servies par l'AMT				
Pour les trains de banlieue	95 %	95 %	95 %	95 %
Pour les équipements métropolitains	75 %	77 %	75 %	77 %

Priorités et objectifs 2004

- Amélioration des services régionaux de l'AMT ;
- Contribution de l'AMT à la réflexion sur la révision du cadre financier afin d'assurer un financement accru, équitable, prévisible et stable des transports collectifs de la région métropolitaine de Montréal ;
- Accroissement visé de 1,0 % de l'achalandage des transports collectifs ;
- Accroissement de l'aide métropolitaine versée au métro, aux déplacements métropolitains et aux tarifs intermédiaire et réduit ;
- Réalisation de nombreux projets en cours, dont :
 - Amélioration de services sur les lignes Mont-Saint-Hilaire et Blainville ;
 - Ajout de terminus, de voies réservées et de stationnements au RTMA ;
 - Poursuite de la construction du prolongement du métro de la ligne 2 vers Laval ;
- Poursuite de l'exploitation de la ligne Delson ;
- Élargissement de l'intégration des services de transport adapté aux résidents de toutes les municipalités des couronnes ;
- Traitement de l'enquête Origine-Destination (O-D) 2003 et divulgation des résultats ;
- Mise en œuvre de cinq nouveaux projets allégo et évaluation des 16 ententes signées ;
- Organisation de deux colloques et 10 conférences thématiques ;
- Révision de l'intégration tarifaire ;
- Collaboration à l'implantation progressive, avec ses partenaires, du projet métropolitain d'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes ;
- Poursuite du projet d'harmonisation des panneaux d'autobus dans la région métropolitaine, toutes les AOT confondues.

Vision →

Vision →

Message du président-directeur général	8
Conseil d'administration	10
Direction de l'AMT	11
Choix budgétaires	12
Partenariat public-privé	14

Préparer la nouvelle génération des transports collectifs



MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL



2003 : un surplus préliminaire de 7,7 M\$ redistribué à 96,1 % aux organismes de transport en commun (STM, RTL, STL et CIT / CRT / OMIT)

L'année 2003 s'est achevée pour l'AMT sur une bonne nouvelle : des revenus de 218,9 M\$ ont permis de dégager un surplus préliminaire de 7,7 M\$. Ce surplus provient en majorité des remises gouvernementales (taxe sur l'essence et droit sur l'immatriculation), en hausse de 7,0 % par rapport à 2002, en grande partie en raison de l'accroissement du parc automobile et de la hausse de la consommation d'essence.

Dans la perspective de soutenir les organismes de transport aux prises avec d'importantes difficultés financières, le conseil d'administration de l'AMT a décidé de redistribuer 7,4 M\$ de ce surplus. L'AMT pourra ainsi compenser les coupures de 2001 dans l'aide métropolitaine payable à celles-ci, qu'elle avait dû se résoudre à faire à l'époque pour équilibrer son budget, notamment en raison de remises gouvernementales inférieures à celles escomptées. Cette redistribution de 7,4 M\$ du surplus de l'AMT pour 2003 s'est effectuée comme suit : 5,0 M\$ à la STM, 1,3 M\$ au RTL, 0,5 M\$ à la STL et 0,6 M\$ aux CIT / CRT / OMIT.

En 2003, l'AMT a distribué aux organismes de transport une aide métropolitaine de base de 60,4 M\$ et une aide aux tarifs réduit et intermédiaire de 5,0 M\$, soit un total de 65,4 M\$, en hausse de 10,1 % par rapport à 2002. L'AMT a également décidé de diminuer de 25 % à 5 % le taux de facturation pour l'utilisation par les organismes de transport des équipements métropolitains, soit une économie de 1,7 M\$ pour ceux-ci.

Par ailleurs, le budget de l'AMT étant tributaire des fluctuations des remises gouvernementales, l'AMT s'est gardé une réserve de 0,3 M\$ provenant de son surplus de 2003.

En 2003, les trains de banlieue ont connu une hausse d'achalandage de 8 %, ce qui a permis d'enregistrer un taux de croissance de l'achalandage de 100,5 % en sept ans. Des résultats exceptionnels qui marquent le grand intérêt de la clientèle pour ce mode de transport et qui encouragent l'AMT à consolider encore le réseau.

Cependant, l'achalandage du transport en commun, tous modes confondus, a connu une hausse beaucoup plus modeste, soit 0,5 % par rapport à 2002. Même si ce résultat est positif pour une septième année consécutive, totalisant une hausse de 10,8 % depuis 1996, il pourrait s'agir toutefois d'un signe avant-coureur d'un renversement de tendance, qui pourrait amener une baisse de l'achalandage en 2004.

Les ventes de la carte mensuelle TRAM sont quant à elles en hausse de 11,9 %. Les recettes métropolitaines qui en découlent, soit 71,1 M\$ (en hausse de 9,4 % par rapport à 2002) sont réparties comme suit : 22,4 M\$ affectés aux revenus des trains de banlieue, 0,7 M\$ aux revenus des express métropolitains, et 48,0 M\$ répartis entre les organismes de transport, soit 20,0 M\$ pour la STM, 12,5 M\$ pour le RTL, 7,1 M\$ pour la STL et 8,4 M\$ pour les CIT / CRT / OMIT.

Les coûts d'exploitation des trains de banlieue s'élèvent à 73,4 M\$, soit 0,2 M\$ de moins que le budget prévu, grâce à une rationalisation de l'exploitation. Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains sont quant à eux de 10,5 M\$, soit 0,2 M\$ de moins que le budget.

Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2003-2004-2005 totalise quant à lui 1,1 G\$. En 2003, l'AMT a terminé 21 projets totalisant 30,7 M\$, dont les principaux sont la gare régionale Vaudreuil, la gare Saint-Basile-le-Grand et la gare temporaire Saint-Hubert, le terminus Saint-Eustache, diverses réparations majeures sur les lignes de trains de banlieue et l'élargissement du pont Lepage qui a

permis l'ouverture de la voie réservée A25 au covoiturage à trois personnes et plus.

Ce PTI comprend également la réalisation du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval. Un décret gouvernemental daté de juillet 2003 a autorisé une majoration des coûts du projet à 547,7 M\$. Le coût final du projet de même que l'échéancier pour la mise en service du métro sont actuellement en cours d'actualisation.

2004 : priorité aux clients, consolidation des services et bonne gouvernance

Plus que jamais, les clients seront au cœur des préoccupations et des décisions en 2004, car ils sont la raison d'être des projets de consolidation et de développement. C'est pourquoi chaque action de l'AMT sera orientée vers un meilleur service aux clients, qu'ils soient réguliers, occasionnels ou potentiels.

C'est en effet avec des services efficaces et adaptés à leurs besoins qu'on les convaincra d'utiliser de manière optimale les transports collectifs. Chaque citoyen y gagnera individuellement en qualité de vie et en fluidité de ses déplacements. De plus, la société en bénéficiera collectivement en vitalité économique et en santé publique, en plus de participer à la réduction des gaz à effet de serre.

Tout ceci doit bien entendu se faire en collaboration avec les partenaires, en premier avec les organismes de transport, qui sont nos collaborateurs naturels, mais aussi avec les instances gouvernementales, les organismes de défense des usagers et les autres partenaires économiques, sociaux et environnementaux de la grande région métropolitaine.

Par ailleurs, l'augmentation de l'utilisation du transport en commun, visée par tous les organismes de transport et leurs partenaires, implique nécessairement des coûts d'exploitation à la

hausse. De plus, au cours des dix prochaines années, il faudra investir d'importantes sommes pour moderniser et développer les infrastructures de transport collectif — en premier lieu le métro —, remplacer les autobus et maintenir les équipements des sociétés de transport en bon état. La révision du cadre financier du transport en commun est donc plus que jamais un sujet d'actualité.

De plus, en 2004, l'AMT entend poursuivre sa mission sur la voie d'une bonne gouvernance, avec comme fil conducteur la volonté affirmée d'une gestion saine et rigoureuse.

Remerciements

Finalement, il importe de souligner l'excellent travail réalisé tout au long de l'année par le conseil d'administration de l'AMT ainsi que par toute l'équipe de l'AMT. Qui plus est, ce travail ne pourrait se faire sans la collaboration régulière, constante et constructive de tous nos nombreux partenaires. Qu'ils en soient tous remerciés.

Joël Gauthier
Président-directeur général



Joël Gauthier
Président-directeur général

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AMT

Le conseil d'administration
au 31 décembre 2003 :

Les membres

- > Joël Gauthier,
président-directeur général
de l'AMT
- > Jean-Jacques Beldié,
conseiller municipal de Laval-
Les-Îles et président du conseil
d'administration de la STL
- > Claude Dauphin,
membre du comité exécutif de
la Ville de Montréal, maire de
l'arrondissement de Lachine
et président du conseil
d'administration de la STM
- > Chantal Deschamps,
maire de la Ville de
Repentigny
- > Johanne Desrochers,
présidente-directrice générale
de l'Association des
ingénieurs-conseils
du Québec
- > Serge Perras,
directeur général de la Ville
de Sainte-Thérèse
- > Paul Saint-Jacques,
président-directeur général du
Palais des Congrès
de Montréal

Le secrétariat

- > Denise Gosselin,
secrétaire générale exécutive

Le conseil d'administration de l'AMT est composé de sept personnes : la CMM désigne trois représentants parmi ses membres et le gouvernement du Québec nomme le président-directeur général ainsi que trois personnes des milieux socio-économiques. Au cours de ses 13 séances tenues en 2003, le conseil d'administration a adopté 398 résolutions, comparé à 381 en 2002.

Un code d'éthique régit les membres du conseil d'administration ainsi que les employés de l'AMT et ses représentants. Tous ont toujours agi en conformité avec ce code, qui est disponible pour consultation sur le site Internet de l'AMT, à l'adresse suivante : www.amt.qc.ca/corpo/code_ethique.pdf.

De gauche à droite :

Claude Dauphin, Serge Perras, Chantal Deschamps, Joël Gauthier, Johanne Desrochers, Jean-Jacques Beldié, Denise Gosselin et Paul Saint-Jacques.

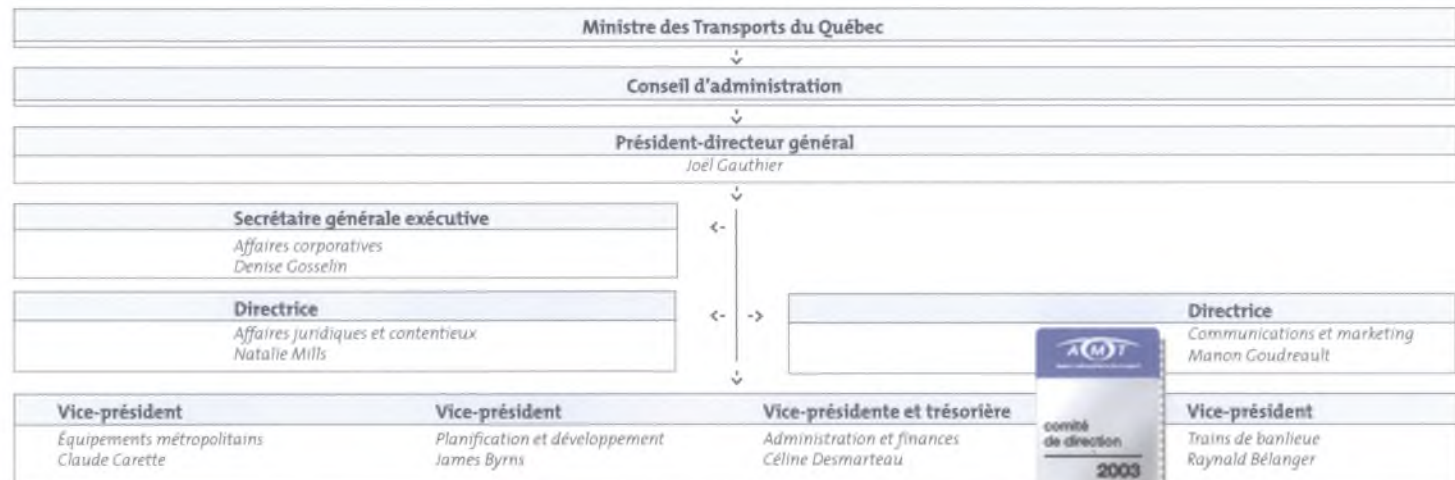


LA DIRECTION DE L'AMT

Le comité de direction s'est réuni à 38 reprises durant l'année pour faire le point sur les projets en cours, les décisions à prendre, les stratégies à développer et les positions à adopter.

De gauche à droite :

Raynald Bélanger, Denise Gosselin, James Byrns, Natalie Mills, Céline Desmarteau, Claude Carette, Manon Goudreau et Joël Gauthier.



Les ressources humaines de l'AMT

L'équipe de l'AMT est composée de personnes travaillant de façon régulière ou occasionnelle. L'approche retenue s'appuie sur la gestion de projets et le « faire-faire », et permet de s'adjoindre, pour réaliser certains projets, des travailleurs indépendants et des personnes en provenance de firmes privées et d'autres organismes. Tous et toutes sont encouragés à faire preuve de rigueur, de dynamisme, d'autonomie et de créativité dans un climat de travail motivant.



Choix budgétaires



Des remises gouvernementales en hausse de 7,0 %, soit une augmentation de 6,4 M\$

À nouveau, les remises gouvernementales (taxe sur l'essence et droit sur l'immatriculation) sont en hausse de 7,0 % par rapport à 2002, permettant les choix budgétaires suivants :

Aides métropolitaines aux AOT

-> l'aide métropolitaine de base, l'aide métropolitaine aux tarifs réduit et intermédiaire et l'aide au développement sont en croissance de 10,1 %, soit 67,5 M\$;

Exploitation des équipements métropolitains

-> la hausse des remises gouvernementales a permis de réduire à 5 % le taux de facturation aux AOT pour l'utilisation des équipements comparativement au taux de 25 % prévu au budget de 2003. Cette décision favorable aux AOT représente une réduction de la facturation de 1,7 M\$, malgré une hausse des dépenses de 0,8 M\$ par rapport à 2002 découlant de modifications ou de l'ajout de nouveaux équipements et de l'indexation des coûts d'exploitation.

Une gestion rigoureuse des activités d'exploitation

Aide métropolitaine de l'AMT au déficit d'exploitation des trains

-> en raison d'une hausse de revenus provenant de l'accroissement de l'achalandage, la contribution de l'AMT au déficit des trains de banlieue a été réduite de 12,1 % par rapport à 2002, soit 13,9 M\$, et est en décroissance de 16,2 % par rapport à 1996, malgré l'ajout de trois lignes de trains, ce qui libère des ressources pour les autres aides métropolitaines (métro et autobus) et les autres activités de l'AMT ;

Ratio d'autofinancement des express métropolitains

-> en raison d'une gestion serrée afin d'assurer l'adéquation entre l'offre et la demande, le ratio d'autofinancement global a enregistré une hausse importante, passant de 43,0 % pour 2002 à 48,7 % en 2003, ce qui a entraîné une baisse de la contribution de l'AMT de 13,0 % ;

Dépenses de fonctionnement

-> les dépenses de fonctionnement sont en hausse de 0,5 M\$, totalisant 4,7 M\$, soit 2,2 % du budget d'exploitation de l'AMT ou 1,2 % du total de ses budgets d'exploitation et d'immobilisations.

de l'AMT

Choix de l'AMT dans l'utilisation des revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation (en milliers de \$)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Variation 2003/1996	Variation 2003/2002
Remises gouvernementales (essence et immatriculation) – frais SAAQ	82 332	85 679	85 627	85 921	86 103	86 162	90 807	97 174	18,03 %	7,01 %
Aides métropolitaines :										
– Aide métropolitaine aux sociétés de transport / CIT / CRT / OMIT	51 174	52 103	52 242	54 894	55 390	52 354	57 057	62 484	22,10 %	9,51 %
– Aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux sociétés de transport / CIT / CRT / OMIT			483	5 394	5 871	4 132	4 219	5 006		18,65 %
– Aide métropolitaine aux trains de banlieue	16 589	15 410	14 296	13 898	13 540	15 812	15 810	13 904	(16,19)%	(12,06)%
Total des aides aux AOT	67 763	67 513	67 021	74 186	74 801	72 298	77 086	81 394	20,12 %	5,59 %
Équipements métropolitains	7 310	7 609	8 718	9 062	8 996	9 186	10 056	10 889	48,96 %	8,28 %
Facturation des coûts des équipements métropolitains *							(1 990)	(621)		
Express métropolitains				239	514	1 252	1 110	966		(12,97)
Dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres	906**	2 723	2 534	3 060	3 471	2 662	4 533	4 240		
Subvention d'équilibre selon la loi de l'AMT	5 000	5 000	5 000	3 500	1 500	–	–	–		
Surplus de l'année (déficit)	1 353	2 834	2 354	(4 126)	(3 179)	764	12	306		
Solde reporté en début d'année	–	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	–	12		
Surplus (déficit) reporté	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	–	12	318		

* Facturation aux AOT des coûts d'exploitation : 25 % en 2002 et 5 % en 2003

** 6 mois



LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Une réflexion amorcée dans le domaine des transports collectifs



Les trois objectifs du colloque :

- stimuler les réflexions sur le PPP dans le secteur des transports collectifs ;
- favoriser un maillage parmi les participants et intervenants au colloque ;
- rechercher des pistes de solutions applicables au Québec.

Le concept de partenariat public-privé (PPP) fait l'objet d'intenses débats depuis quelques années, soulevant l'adhésion et l'enthousiasme chez certains, et questionnements et réserves chez d'autres. L'AMT a ouvert la réflexion pour le domaine des transports collectifs en organisant le 31 octobre 2003, conjointement avec l'Institut pour le partenariat public-privé (IPPP), un colloque qui avait pour thème « L'apport du partenariat public-privé aux transports collectifs ». Le colloque visait à donner l'éclairage le plus à jour et complet qui soit sur ce sujet d'actualité au Québec.

Les experts invités

Pour nourrir le débat, le colloque a reçu des experts provenant du Québec, d'autres provinces du Canada, des États-Unis et de l'Europe, qui ont fait part, lors de conférences et de tables rondes, de leurs réflexions et de leurs positions à l'égard du PPP, mais également d'expériences concrètes public-privé en transports collectifs.

Les expériences présentées

Au cours de cette journée, les expériences nationales et internationales de PPP suivantes ont été présentées :

- Train rapide Vancouver / Richmond / Aéroport international ;
- Métro de Londres ;
- Tramway sur pneus à Caen ;
- La transition des transports collectifs vers le PPP à Stockholm.

Plus de 250 représentants issus des ministères, des entreprises et du milieu syndical ont suivi les présentations des divers intervenants, ce qui leur a permis de connaître en détail des expériences concrètes de PPP. La grande majorité des participants au colloque ont exprimé le souhait que la réflexion se poursuive en 2004.

Les suites du colloque

Les activités de suivi devraient prendre en compte les balises tracées par les participants, comme :

- la transmission de documentation et d'information sur diverses expériences de PPP dans les transports collectifs ;
- l'organisation de forums d'échanges visant à favoriser des rencontres avec des acteurs impliqués dans des projets de partenariats ;
- l'organisation d'une mission à l'étranger.

Actions →

Actions →	
Achalandage	16
Carte TRAM	18
Service à la clientèle	20
Promotion des transports collectifs	21
Planification	22
Réseau de transport métropolitain par autobus	24
Trains de banlieue	28
Système léger sur rails	33
Métro	34
Politiques, règlements et décrets	36

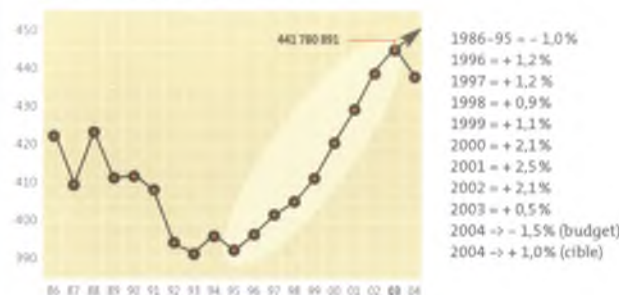
Consolider et développer le réseau de transport collectif existant





2003 : + 0,5 % de hausse de l'achalandage

Achalandage annuel en transport en commun, tous organismes de transport confondus, entre 1986 et 2004 (en millions)



Une septième année de hausse de l'achalandage

En 2003, l'achalandage du transport en commun, tous modes confondus, est en légère hausse de 0,5 % par rapport à 2002 mais en deçà de l'objectif de 1,7 % fixé pour 2003. Ce résultat se détaille comme suit :

- + 0,0 % pour la STM ;
- + 4,1 % pour la STL ;
- + 0,9 % pour le RTL ;
- + 2,0 % pour les CIT, OMIT et CRT ;
- + 8,0 % pour les trains de banlieue ;
- + 2,7 % pour les express métropolitains.

Les deux hausses successives de 4 % chacune en 2003 des tarifs locaux de la STM, conjuguées à un conflit de travail à la STM qui a provoqué une interruption de service en novembre 2003, ont certainement eu un impact sur l'achalandage global du transport en commun.

Par ailleurs, même si le résultat d'achalandage de 2003 est positif pour une septième année consécutive, avec une hausse globale de 10,8 %, il n'en laisse pas moins présager une tendance à la baisse pour 2004.

Les trains de banlieue connaissent quant à eux une hausse d'achalandage qui ne se dément pas depuis 1996. En 2003, le nombre de déplacements en train est de 13,9 millions, soit une hausse de 8,0 % par rapport à 2002 et une hausse de 100,5 % en sept ans, soit une hausse annuelle moyenne de 14,4 %. Ce succès reflète une demande réelle des citoyens de la banlieue pour les services de trains de l'AMT.

Achalandage des réseaux des AOT de la région métropolitaine

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Résultats 2003	Prévision 2004	Cible 2004							
AMT-Train	6 939 400	8 124 900	17,1 %	10 024 200	23,4 %	11 041 300	10,1 %	11 992 400	8,6 %	12 195 800	1,7 %	12 879 000	5,6 %	13 911 000	8,0 %		
AMT-Bus				56 800		256 500		405 900	58,2 %	637 200	57,0 %	744 600	16,9 %	765 000	2,7 %		
STM	337 000 000	339 700 000	0,8 %	340 300 000	0,2 %	342 300 000	0,6 %	347 800 000	1,6 %	354 900 000	2,0 %	363 185 500	2,3 %	363 200	0,0 %*		
Métro	194 000 000	195 300 000	0,7 %	202 700 000	3,8 %	205 948 800	1,6 %	209 403 700	1,7 %	214 629 400	2,5 %	219 231 300	2,1 %	218 794 000	-0,2 %*	- 1,5 %	+ 1,0 %
STL	15 954 800	16 284 200	2,1 %	16 581 200	1,8 %	16 351 600	-1,4 %	16 823 200	2,9 %	17 663 000	5,0 %	17 870 000	1,2 %	18 597 484	4,1 %		
RTL	26 821 000	26 990 000	0,6 %	27 510 000	1,9 %	28 350 000	3,1 %	29 004 000	2,3 %	30 427 000	4,9 %	30 114 100	-1,0 %	30 376 407	0,9 %		
CIT/CRT/OMIT	11 909 000	12 178 000	2,3 %	12 452 000	2,2 %	13 244 000	6,4 %	14 102 000	6,5 %	14 737 000	4,5 %	14 638 000	-0,7 %	14 931 000	2,0 %		
Total	398 624 200	403 277 100	1,2 %	406 924 200	0,9 %	411 543 400	1,1 %	420 127 500	2,1 %	430 560 000	2,5 %	439 431 200	2,1 %	441 780 891	0,5 %	435 154 178	446 199 000

Note : OMT a mis en 2002 l'historique des données d'achalandage afin d'intégrer les ajouts apportés à ces données par les AOT de la région métropolitaine et pour intégrer l'achalandage des municipalités qui se sont ajoutées au territoire de l'AMT suite à son élargissement, en luttant la ville de Saint-Jérôme. Ces données peuvent donc différer de l'historique déjà publié.

* Ces chiffres tiennent compte d'un conflit de travail à la STM.

Sources
AMT : AMT
STM : STM
RTL : RTL
STL : STL
CIT / CRT / OMIT : Estimations AMT

des transports collectifs

Déplacements soutenus par une aide métropolitaine de l'AMT

L'AMT a versé aux AOT de la région de Montréal des aides métropolitaines totalisant 65,2 M\$, dont :

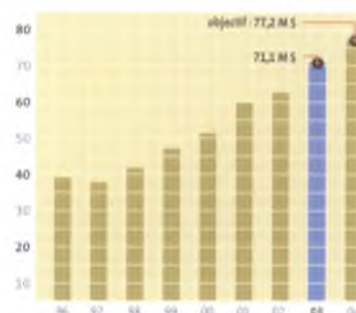
- > 46,4 M\$ pour soutenir les déplacements en métro ;
- > 13,8 M\$ pour les déplacements en autobus sur le territoire de l'AMT ;
- > 5,0 M\$ pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire.

Grâce à un surplus préliminaire de 7,7 M\$ en 2003, l'AMT a pu compenser les AOT pour un montant de 3,7 M\$ pour les coupures effectuées dans les aides métropolitaines en 2001, découlant de contraintes budgétaires de cette même année.



Évolution des recettes métropolitaines
(TRAM)
(en millions de dollars)

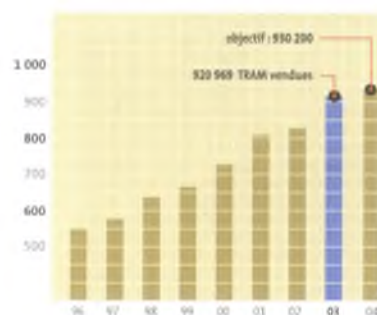
+ 78,6 %
de 1996 à 2003



La carte TRAM : des ventes en hausse de

Nombre de TRAM vendues
(toutes zones confondues)
(en milliers)

+ 70,1 %
de 1996 à 2003



Étendue à l'ensemble de la région métropolitaine depuis 1998, l'intégration tarifaire permet aux utilisateurs du transport en commun d'avoir accès à plus d'un réseau, avec la carte mensuelle TRAM, soit les réseaux d'autobus, de trains de banlieue et de métro sur tout le territoire métropolitain selon une tarification à la distance.

Les ventes de la carte métropolitaine TRAM : + 11,9 %

En 2003, les ventes des cartes TRAM 1 à 8 ont connu un taux de croissance de 11,9 % par rapport à 2002 (6,2 % pour les TRAM 2 à 8).

Les 920 969 cartes mensuelles TRAM vendues en 2003 se répartissent comme suit :

- 46 870 TRAM 1 (introduite en janvier 2003)
- 153 115 TRAM 2 (+ 7,3 %)
- 545 711 TRAM 3 (+ 3,3 %)
- 6 652 TRAM 4 (+ 18,8 %)
- 135 727 TRAM 5 (+ 13,1 %)
- 28 501 TRAM 6 (+ 23,1 %)
- 1 399 TRAM 7 (+ 97,3 %)
- 2 994 TRAM 8 (+ 13,7 %)

Les titres intermédiaires pour les 18 à 21 ans, mis en place en janvier 2000, ont quant à eux connu une hausse de 3,2 % en 2003, soit 124 848 titres vendus.

Des revenus intégralement redistribués aux AOT

Les revenus générés par la vente des cartes TRAM passent de 62,9 M\$ à 71,1 M\$ représentant une augmentation de 8,2 M\$, soit 13,0 % de revenus additionnels redistribués aux AOT. Une partie de cette hausse découle de l'insertion de la TRAM 1 en remplacement de la CAM à bord des trains de banlieue.

La TRAM 1 prend sa place

Depuis le 1^{er} janvier 2003, la carte mensuelle TRAM 1 est le seul titre mensuel accepté à bord des trains de banlieue en zone 1, ce qui assure des conditions et des tarifs équitables à l'ensemble des utilisateurs des trains de banlieue, en fonction de leurs déplacements.

Les billetteries métropolitaines

Plus de 396 041 titres de transport TRAM et titres mensuels locaux ont été vendus en 2003 dans les 11 billetteries métropolitaines, comparativement à 216 695 titres vendus en 2002, ce qui vient à nouveau confirmer l'intérêt des clients pour ces points de services intégrés.



11,9 %

LES BILLETTERIES MÉTROPOLITAINES : 11

- > Angrignon
- > Du Parc
- > Gare Centrale
- > Henri-Bourassa Nord
- > Le Carrefour
- > Longueuil
- > Lucien-L'Allier
- > Radisson
- > Sainte-Thérèse
- > TCV
- > Vendôme



La promotion de la TRAM

La Carte postale : simplifiez-vous la vie

Après deux ans de mise en service, l'abonnement à la Carte postale, qui permet aux clients de recevoir chaque mois leur carte de transport à domicile et ce, sans frais supplémentaires, compte 1 431 adhérents, un résultat en partie obtenu grâce à la promotion qui en a été faite. L'AMT a pour objectif de porter ce nombre à 2 000 d'ici la fin de 2004.

La promotion en partenariat avec des entreprises privées

En 2003, l'AMT a continué sa promotion de la TRAM et la carte-Train en s'associant avec des entreprises privées d'envergure pour offrir des privilèges aux détenteurs de ces cartes : les Rôtisseries Saint-Hubert et les voyages Vasco. La TRAM et la carte Train ont ainsi une double utilité.

LE SERVICE À LA CLIENTÈLE

Un seul but : des clients satisfaits

Le système téléphonique Allo TRAM

Allo TRAM est un nouveau service automatisé de diffusion téléphonique des horaires des services de transport collectif de l'AMT et de l'ensemble des CIT de la région métropolitaine. Mis en place en décembre 2002, il s'est progressivement inséré dans les habitudes des usagers réguliers et occasionnels de l'AMT et des CIT. En 2003, ce système a permis de traiter un peu plus de 4 000 appels par mois, venant ainsi appuyer le travail du service à la clientèle de l'AMT qui, en 2003, a répondu à près de 6 000 appels par mois.

La mise en place d'Allo TRAM s'insère dans un vaste projet d'implantation d'un service de diffusion téléphonique des horaires de tous les services de transport collectif de la région métropolitaine.

www.amt.qc.ca

Le site Internet de l'AMT est un important outil d'information à la clientèle et au public en général. Outre toutes les données facilitant l'organisation des déplacements en transport collectif (horaires, cartes, liens vers les autres AOT, etc.), il donne accès aux différentes publications de l'AMT, aux dernières promotions et aux informations sur les grands projets.

Les dépliant d'horaires et tarifs

Les dépliant d'horaires et tarifs des trains de banlieue et des express métropolitains ont été entièrement refondus et simplifiés pour une meilleure facilité de consultation (nouvelle parution en janvier 2004).

Les avis à la clientèle

En 2003, l'AMT a diffusé une centaine d'avis à la clientèle, sur des sujets aussi variés que la tenue de travaux dans des gares ou stationnements, l'ouverture de nouveaux équipements métropolitains, le respect de la convivialité dans les transports collectifs, les horaires spéciaux, etc.

Le projet

Doter la région métropolitaine d'un système informatisé de gestion de la vente des titres de transport et de la perception des recettes facile à utiliser, compatible et intégré entre les organismes de transport participants, par le biais d'une technologie utilisant la carte à puce sans contact.

Les avantages de la carte à puce

- > simplification du processus d'achat et d'utilisation des titres ;
- > plus grande variété de titres mieux adaptés aux besoins de la clientèle ;
- > intégration tarifaire régionale assurée ;
- > réduction du manque à gagner résultant de la fraude.

La carte à puce dans les transports collectifs fait du chemin

Octroi de deux importants contrats en 2003

En juillet 2003, la STM, maître d'œuvre mandaté par l'AMT, la STL, le RTL, les CIT et le RTC, a adjugé deux importants contrats dans le dossier de la vente des titres et de la perception des recettes pour les transports collectifs.

Le contrat portant sur le système central, y compris les équipements et les logiciels, a été octroyé à la firme Ascom Monétel SA (83 M\$). Le contrat pour des boîtes de perception électroniques qui équiperont les autobus de la STM et de la STL a quant à lui été confié à GFI Genfare (50,6 M\$).

Les grandes étapes d'implantation

Les travaux des fournisseurs et des équipes de projets des AOT pour effectuer les adaptations au système ont officiellement débuté à la mi-septembre 2003.

Dans le courant de 2005, une phase de déploiement partiel sera lancée auprès d'un échantillon sélectionné de la clientèle afin de valider les équipements et le système central et de recueillir des informations sur les comportements des clients face à cette nouvelle technologie.

La mise en service auprès de la clientèle, avec déploiement des cartes à puce, est prévue pour 2006.





Le spectacle des Respectables, porte-parole de la journée « En ville, sans ma voiture ! »



Le public s'approprie les rues du centre-ville.



Les enfants dansent dans la rue, au son du violon.



Les véhicules électriques défilent sur la rue Sainte-Catherine.



LA PROMOTION des transports collectifs

« En ville, sans ma voiture ! », un franc succès pour la première montréalaise

Le lundi 22 septembre 2003, tout comme nombre de citoyens des 1 321 villes participantes issues de 36 pays à travers le monde, environ 15 000 résidents de la région métropolitaine sont venus fêter avec enthousiasme la journée « En ville, sans ma voiture ! ». En laissant leur voiture à la maison cette journée-là, ils ont répondu à l'invitation qui leur avait été lancée de venir travailler, étudier, magasiner, se restaurer, se divertir autrement qu'en auto-solo. Ils ont pu se promener librement à pied à l'intérieur du périmètre fermé aux voitures au cœur du centre-ville de Montréal et profiter des activités gratuites qui leur étaient proposées tout au long de la journée.

L'événement, organisé par l'AMT, en collaboration avec la Ville de Montréal, l'arrondissement Ville-Marie, les commerçants et de nombreux autres partenaires, a connu un succès qui incite à développer encore plus le concept.

Des résultats éloquentes

Une hausse marquée de l'achalandage des transports collectifs cette journée-là :

- > + 10 % dans le métro
- > entre + 8 % et + 15 % dans les autobus des CIT, de la STL et du RTL
- > + 13 % dans les trains de banlieue

Une baisse temporaire immédiate de la pollution :

- > 40 % de moins de monoxyde de carbone (CO) et de monoxyde d'azote (NO) par rapport aux lundis habituels, dans le périmètre fermé à la circulation

Un sondage très positif :

- > 91,4 % des 757 répondants étaient informés de la tenue de la journée
- > 95 % des répondants souhaitent que l'événement se répète l'an prochain

Le prix Environnement 2004 de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), dans la catégorie Éducation et sensibilisation, octroyé à l'AMT

La promotion et l'information à l'honneur, tout au long de l'année

L'année 2003 a été ponctuée d'un grand nombre de campagnes de promotion, de publicité et d'information, couvrant des sujets variés : l'abonnement à la Carte postale, les services de trains de banlieue et d'express métropolitains, les stationnements incitatifs, le respect des voies réservées, les nouveaux tarifs, les Escapades en train, les Vélos en libre-service, les Vélo-bus, le Programme Vert, etc.

De plus, en 2003, il y a eu : huit conférences dans le cadre des Mercredis de l'AMT, deux colloques et un salon.





PLANIFICATION

Pour une mobilité réinventée

En conformité avec sa mission, l'AMT réalise un important travail de planification pour le développement du RTMA, du réseau de trains de banlieue et de SLR. Elle effectue également les travaux d'analyse liés à la révision de l'intégration tarifaire. En outre, en 2003, elle a mis de l'avant des projets divers qui marquent une volonté de développer des alternatives modernes et efficaces à l'usage de la voiture en solo pour les transports quotidiens.

Documents-cadres

Trois documents ont été produits en 2003 :

-> le *Portrait des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal* présente une description complète de l'offre, de la demande et de la performance des transports collectifs dans la région, par mode et par AOT ;

-> le Document synthèse du *Plan stratégique de développement du transport métropolitain* résume de façon conviviale les enjeux et les orientations du Plan stratégique révisé de l'AMT ;

-> le *Mémoire de l'AMT sur l'énoncé de vision stratégique de la CMM* illustre éloquemment comment les transports collectifs pourraient être utilisés comme pierre angulaire d'une stratégie intégrée de développement économique, social et environnemental pour la région métropolitaine de Montréal.

Gestion des déplacements — allégo

Le programme allégo fait des émules. Le programme allégo a pour but de changer les habitudes de déplacements quotidiens entre le domicile et le travail en proposant aux employés des alternatives efficaces à l'automobile en solo, en particulier en faisant la promotion et en offrant des outils pour organiser le covoiturage à partir du lieu de travail.

Les entreprises Bridor, CGI, Inria et L'Oréal ont adhéré à cette démarche, ce qui, avec l'Université Concordia, porte à 20 le nombre total d'adhésions depuis 2000. De plus, le Centre de gestion des déplacements (CGD) du centre-ville de Montréal « Voyagez Futé » a renouvelé son adhésion en 2003. Par ailleurs, tous les projets allégo sont actuellement en évaluation, ce qui permettra de guider le déploiement de la démarche à une plus grande échelle.

Congrès international de gestion de la demande en transport

Du 4 au 6 mai 2003, l'AMT a été l'hôte du 5^e Congrès international sur la gestion de la demande en transport de l'Association for Commuter Transportation des

États-Unis. Cet événement a permis à près de 180 spécialistes d'Europe, des États-Unis, du Québec et d'autres provinces du Canada de partager leur expertise sur les centres de gestion des déplacements.

Formation allégo

La première journée de formation allégo, qui a eu lieu le 1^{er} octobre 2003, a été suivie par une vingtaine de responsables des ressources humaines de différents organismes, institutions et entreprises de la région de Montréal.

Projet-pilote d'abonnement annuel

En octobre 2003, les employés du MTQ dans la région de Montréal ont bénéficié du premier projet-pilote d'abonnement annuel aux titres mensuels de transport. Les employés qui s'abonnent pour un an reçoivent 12 cartes mensuelles pour le prix de 11, avec paiement prélevé automatiquement sur le salaire. Les organismes de transport offrent le rabais du douzième mois gratuit, soit 8,3 %, alors que l'employeur distribue les titres sur le bureau des employés chaque mois et leur offre un retour garanti à domicile en cas d'urgence, sous forme de coupon de taxi.



Salon allégo 2003

Pour la troisième année consécutive, le salon allégo a proposé en novembre 2003 une journée de rencontres et d'échanges sur les expériences réussies de gestion de la demande des déplacements, auxquels ont participé plus de 75 participants de divers horizons : entreprises, municipalités, organismes de transport, associations locales et gouvernements.

Vélo

Les Vélos en libre-service en 2003

Le projet expérimental lancé par l'AMT au 500, place d'Armes dans le Vieux-Montréal a été élargi avec succès au centre-ville, en collaboration avec le CGD « Voyagez Futé ». Dix nouvelles entreprises totalisant 20 000 travailleurs et étudiants ont adhéré au service. Grâce aux 57 vélos offerts répartis dans 11 postes, quelque 2 000 emprunts ont été enregistrés du 15 juin au 15 octobre 2003.

Projet Vélo-Bus : deux nouveaux CIT se joignent au mouvement

Après le Vélo-Bus des Moulins en 2002, deux autres services ont été mis en place en 2003 avec l'OMIT de Saint-Jérôme et le CIT des Basses-Laurentides. En tout, environ 1 800 usagers ont utilisé ce service novateur, écologique et économique, qui permet aux cyclistes de transporter leur bicyclette à l'avant de certains autobus.

Les véhicules en libre-service Branché

Le projet Branché prévoit la mise en service à Montréal et à Saint-Jérôme d'environ 100 véhicules à très faible émission, en collaboration avec les Villes de Montréal et de Saint-Jérôme, Communauté, le MTQ, Hydro-Québec, Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ), le Centre de géomatique du Québec (CGQ), le Centre pour un transport durable et le CGD « Voyagez Futé ». Dans le cadre de son Programme de démonstration en transport urbain, Transports Canada a mis à la disposition de l'AMT et de ses partenaires la somme de 2,5 M\$ sur un budget total visé de 8,9 M\$.

Enquête Origine-Destination 2003

Au cours de l'automne 2003, quelque 70 000 ménages de la région métropolitaine — soit plus de 165 000 personnes — ont participé à l'enquête Origine-Destination. Ce vaste sondage téléphonique a pour but de tracer un portrait fidèle de l'ensemble des déplacements des résidents de la région, quel que soit le mode de transport utilisé.

L'AMT assume la direction générale de l'enquête O-D 2003 et assure le secrétariat permanent de l'enquête O-D. Cette enquête, la huitième du genre, a requis un investissement de 1,2 M\$ assumé par plusieurs partenaires : le MTQ, le MAMSL, l'AMT, la STM, le RTL, la STL et l'Association des CIT. Les résultats, actuellement en cours d'analyse, serviront de données de référence pour la planification des nouveaux projets de transport dans la région.

Intégration des systèmes d'information sur le transport collectif

Des efforts d'intégration et d'analyse des données de transport collectif ont été poursuivis, servant notamment à l'exploitation des réseaux, aux études de planification, au partage des recettes tarifaires métropolitaines ainsi qu'aux divers systèmes d'information aux usagers.

Les distinctions reçues par des membres de l'équipe Planification en 2003 :

- Le Prix de la meilleure présentation au colloque 2003 de l'AQTR, pour une allocution sur le Nouveau Tramway en France ;
- Le Concours de mémoire Dessau-Soprin de l'AIPCR-Québec pour le Mémoire de l'AMT sur l'énoncé de vision stratégique de la CMM.

LE RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

*Une efficacité confirmée,
à des coûts modérés*

Le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) est constitué d'axes sur lesquels des services de transport collectif en autobus sont offerts. Ce réseau permet de relier efficacement tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible densité de population.

Dans sa gestion du RTMA, l'AMT agit sur :

- > le choix des axes de transport à desservir
- > l'identification des circuits d'autobus des AOT qui contribuent à l'offre de service sur ces axes

Les axes du RTMA sont bornés par des équipements structurants (terminus et stationnements incitatifs) ponctués d'arrêts. Des mesures préférentielles pour autobus, comme des voies réservées, sont aménagées afin de diminuer les temps de parcours et d'assurer une régularité du service des AOT.

ACTUALISATION ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA)

En 2003, l'AMT a demandé au gouvernement du Québec de prolonger 10 des 16 axes du RTMA sur lesquels des projets sont en voie de réalisation.

Par ailleurs, un premier travail de consolidation a été effectué dans plusieurs axes du réseau, alors que les efforts de développement dans les axes prioritaires ont été poursuivis :

Corridor

Rouville / Longueuil / Montréal

Accès au terminus TCV :

- > mise en place de mesures préférentielles pour autobus en provenance de la Rive-Sud, en passant sur le pont Champlain
- > ajout d'un arrêt à la Cité du Multimédia

Voie réservée du pont Champlain :

- > travaux d'amélioration de la signalisation

Bretelle Wellington :

- > réfection majeure de la chaussée, de la signalisation et des modes de contrôle pour accéder à la voie réservée du pont Champlain

Échangeur Taschereau :

- > poursuite des travaux de construction de la voie réservée au centre de l'échangeur Taschereau, réalisés par le MTQ dans le cadre des travaux du réaménagement de cet échangeur de l'autoroute 10

Corridor

des Moulins / Laval / Montréal

Stationnement Terrebonne :

- > ajout de quelque 75 places

Pont Lepage :

- > fin des travaux d'élargissement

Voie réservée sur l'accotement de l'autoroute 25 :

- > ouverture aux taxis et au covoiturage à trois occupants et plus (projet-pilote)

Corridor

Basses-Laurentides / Laval / Montréal

Terminus et voie réservée

Côte-Vertu :

- > finalisation des plans et devis des projets pour une réalisation en 2004 (phase 1)

Accès au boulevard Côte-Vertu

par le boulevard Marcel-Laurin :

- > mise en place d'une voie réservée de virage à gauche vers le boulevard Côte-Vertu en décembre 2003

Terminus Sainte-Thérèse :

- > construction d'un bâtiment multifonctionnel par la Ville de Sainte-Thérèse en collaboration avec l'AMT (mise en opération en février 2004)

Corridor L'Assomption / Montréal – Le Viabus de l'Est

Axe de la rue Notre-Dame :

- > développement, en collaboration étroite avec la STM, d'un concept de transport collectif qui s'intègre au projet de modernisation en cours de développement par le MTQ et la Ville de Montréal dans le but d'améliorer le service aux usagers et d'augmenter la part modale du transport collectif dans ce corridor

Autres projets dans les corridors de transport

Terminus Saint-Eustache :

- > construction d'un nouveau terminus (huit quais d'autobus, quatre postes de régulation, une aire d'attente semi-protégée pour les usagers, une zone de stationnement courte durée et une aire de taxis et un stationnement incitatif de 20 places) mis en service en janvier 2004

Terminus Longueuil :

- > installation de refroidisseurs d'air et autres mesures pour soulager la clientèle lors des périodes de canicule

par autobus

Une optimisation des services

Voie réservée des Laurentides à Laval :

- prolongement de la voie entre les rues Meunier et Proulx pour améliorer le temps de parcours des autobus en évitant la congestion
- amélioration des conditions de sécurité avec la mise en place d'une signalisation lumineuse à l'intersection Tourangeau / des Laurentides

Voie réservée Pie-IX :

- séances d'information publiques en septembre 2003
- programme d'interventions retenu par l'ensemble des partenaires regroupés au comité de suivi des opérations et de sécurité en vue d'une réouverture de la voie en 2004
- étude en cours pour des aménagements fixes à moyen et long terme

Exploitation des infrastructures : gestion déléguée en grande partie à des organismes publics ou à des entreprises privées

Exploitation des équipements et express métropolitains :

- poursuite de l'uniformisation des façons de faire pour améliorer la qualité des services offerts aux usagers et aux AOT
- réduction des coûts d'exploitation afin d'optimiser l'utilisation des ressources

Exploitation des terminus métropolitains et des stationnements incitatifs :

- décision du conseil d'administration d'octroyer, suite à un appel d'offres, les contrats de gestion des nouveaux équipements
- appel d'offres lancé en septembre 2003 pour la gestion de tous les stationnements et de quatre terminus

Exploitation des voies réservées métropolitaines : poursuite de l'application de la politique de gestion adoptée en 2002 afin de conclure les ententes d'exploitation des nouvelles voies réservées avec le MTQ et les municipalités

	1997	2003
Axes métropolitains	9	16
Express métropolitains	s.o.	2
Achalandage annuel	s.o.	0,8 M
Voies réservées	9	25
Achalandage annuel	16,0 M	26,4 M
Taux de croissance	—	65 %
Nombre de km	37,2	78,6

	1997	2003
Terminus	6	12
Achalandage annuel	40,7 M	53,0 M
Taux de croissance	—	30,2 %
Capacité (quais)	118	164
Stationnements incitatifs	11	19
Achalandage annuel	0,6 M	1,5 M
Taux de croissance	—	150 %
Capacité (places)	4 600	10 484



GESTION DU RTMA

Amélioration des services aux AOT et aux clients

Arrêts d'autobus :

- programme d'harmonisation des panneaux dans la région métropolitaine, étalé sur trois ans, grâce au travail concerté de l'ensemble des AOT de la région

Marquage des voies réservées et des terminus :

- réfection majeure sur trois ans, soit plus de 66 000 mètres

Messages de signalisation directionnelle :

- importante révision des messages sur les équipements de l'AMT et développement d'outils de gestion de cette signalisation (extranet)

Terminus Henri-Bourassa :

- mise en service d'un système de ventilation et de chauffage

Le programme sécurité/confort

Amélioration du sentiment de sécurité :

- surveillance des équipements toujours accrue par le biais de visites des patrouilleurs et de caméras reliées au centre de contrôle de l'AMT
- campagnes de sensibilisation : respect des voies réservées, sécurité des piétons dans les stationnements incitatifs et dans les terminus, réduction de vitesse dans les stationnements
- programme d'intégration communautaire au terminus Henri-Bourassa Nord

Les express métropolitains

Les express métropolitains sont des circuits d'autobus qui offrent une liaison rapide entre les différents territoires des AOT, en particulier vers le centre-ville de Montréal.

L'Express Chevrier

Nombre de déplacements annuels	0,5 M
Hausse d'achalandage	14,1 %
Nombre d'arrêts	3
Ratio d'autofinancement	55,7 %
Taux de satisfaction de la clientèle	93 %

L'Express Chevrier (90) fait en 24 minutes un trajet de 14 km entre le stationnement incitatif Chevrier dans l'arrondissement Brossard et le terminus Centre-ville (TCV) à Montréal, en passant par les voies réservées A10, pont Champlain et les autres mesures préférentielles à l'approche TCV. Depuis juin 2003, ce service est offert avec des autobus articulés pour un plus grand confort des usagers.

Depuis sa mise en service, l'exploitation est confiée au RTL par voie de convention de service.



Indicateurs de performance du RTMA

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS								
Terminus								
Coûts d'exploitation	4 407 653 \$	4 495 363 \$	4 969 583 \$	5 107 426 \$	5 414 856 \$	5 940 978 \$	6 722 236 \$	7 840 539 \$
Achalandage annuel	ND	40 742 614	44 650 835	47 039 037	50 533 839	51 794 154	52 026 834	53 045 772
Nombre de quais offerts (quais-année)	118	118	118	118	128	154	154	164
Ratio d'utilisation journalier en passagers/quai	ND	946	1 037	1 092	1 080	921	926	886
Coût d'exploitation par passager	ND	0,1103 \$	0,1113 \$	0,1086 \$	0,1072 \$	0,1147 \$	0,1292 \$	0,1478 \$
Coût d'exploitation par quai	37 353 \$	38 096 \$	42 115 \$	43 283 \$	42 249 \$	38 578 \$	43 651 \$	47 808 \$
Voies réservées								
Coûts d'exploitation	1 350 642 \$	1 389 879 \$	1 794 019 \$	1 751 076 \$	1 816 496 \$	1 843 199 \$	1 789 317 \$	1 475 390 \$
Achalandage annuel	ND	15 956 398	23 875 196	24 996 641	25 614 705	26 317 018	25 496 543	26 369 011 \$
Kilomètres de voies réservées offerts	35,2	37,2	46,1	49,3	68,0	69,6	76,8	78,6
Coût d'exploitation par passager	ND	0,0871 \$	0,0751 \$	0,0701 \$	0,0709 \$	0,0700 \$	0,0702 \$	0,0560 \$
Coût d'exploitation par km de voie	38 371 \$	37 362 \$	38 916 \$	35 519 \$	26 713 \$	26 483 \$	23 298 \$	18 771 \$
Stationnements incitatifs								
Coûts d'exploitation	342 705 \$	337 758 \$	392 398 \$	852 683 \$	612 386 \$	992 937 \$	1 068 486 \$	1 175 608 \$
Achalandage annuel	547 872	550 301	643 607	724 173	943 419	1 213 009	1 462 429	1 506 302 \$
Nombre de places-année	3 619	3 601	4 249	5 137	6 219	8 296	10 080	10 352
Nombre de places de stationnement en fin d'année	4 263	4 600	5 377	5 308	7 861	9 389	10 192	10 484
Taux d'utilisation des stationnements	70 %	63 %	61 %	70 %	68 %	64 %	64 %	73 %
Coût d'exploitation par voiture	0,63 \$	0,61 \$	0,61 \$	1,18 \$	0,65 \$	0,82 \$	0,73 \$	0,78 \$
Coût d'exploitation par place-année	94,70 \$	93,80 \$	92,35 \$	165,98 \$	98,48 \$	119,69 \$	106,00 \$	113,56 \$
EXPRESS MÉTROPOLITAINS								
Express Chevrier								
Coûts d'exploitation				916 522 \$	1 058 415 \$	1 427 938 \$	1 412 216 \$	1 503 004 \$
Achalandage annuel				256 477	304 622	359 731	456 668	521 092
Revenus nets				394 000 \$	615 217 \$	641 000 \$	702 557 \$	837 986 \$
Ratio d'autofinancement				42,99 %	58,13 %	45,55 %	49,75 %	55,75 %
Coût d'exploitation par pass-km				0,21 \$	0,20 \$	0,23 \$	0,18 \$	0,19 \$
Express Le Carrefour								
Coûts d'exploitation				491 517 \$	1 283 134 \$	925 579 \$		697 508 \$
Achalandage annuel				103 464	277 468	287 934		243 512
Revenus nets				118 000 \$	278 100 \$	302 391 \$		233 596 \$
Ratio d'autofinancement				24,01 %	22,01 %	32,67 %		33,49 %
Coût d'exploitation par pass-km				0,66 \$	0,63 \$	0,44 \$		0,43 \$

L'Express Le Carrefour

Nombre de déplacements annuels	0,2 M
Baisse d'achalandage	(15,4) %
Nombre d'arrêts	11
Ratio d'autofinancement	33,5 %
Taux de satisfaction de la clientèle	98 %

L'Express Le Carrefour (902) assure en 27 minutes le trajet de 10 km entre le terminus Le Carrefour à Laval et la station de métro Côte-Vertu, avec une portion importante du circuit en voie réservée, en passant par les voies réservées Chomedey / pont Lachapelle / Laurentien et les autres mesures préférentielles. En 2003, le service a été ajusté en fonction de la demande et pour offrir une correspondance avec le train de Deux-Montagnes à la gare Bois-Franc.

Depuis sa mise en service, l'exploitation est confiée à la STL par voie de convention de service.

Services complémentaires

Centre de la petite enfance (CPE) Tout-Doux

-> ouverture en novembre 2003 du CPE Tout-Doux, de 80 places, situé sur la rue Chevrier, à proximité du stationnement Chevrier, grâce aux efforts coordonnés des organisations locales, de l'AMT et du ministère de la Famille et de l'Enfance du Québec

Programme Vert

-> mise en place, dans certains équipements métropolitains, d'un programme de recyclage des cannettes, de vêtements et de petits articles domestiques, en partenariat avec la Fondation québécoise de la déficience intellectuelle

Services commerciaux

-> terminus Longueuil : consolidation des services commerciaux avec l'ouverture d'un premier kiosque de vente de produits saisonniers et l'installation des premiers guichets automatiques
-> terminus Brossard : ouverture d'un comptoir à café



Covoitureurs, surveillez la signalisation.

Intégration des services de transport adapté

- > adhésion des quatre premiers organismes de transport adapté des couronnes nord et sud (MRC de Lajemmerais, MRC des Moulins, MRC de l'Assomption, Ville de Châteauguay) au projet d'intégration des services de transport adapté
- > plus de 250 déplacements métropolitains en transport adapté par les usagers résidant sur le territoire des couronnes
- > plus de 150 déplacements métropolitains effectués par les usagers des sociétés de transport vers les couronnes nord et sud
- > mise en opération de trois nouveaux points de correspondance : terminus Le Carrefour, centre commercial Place Longueuil et terminus Terrebonne



LES TRAINS DE BANLIEUE

Une septième année de croissance

Le réseau de trains de banlieue se consolide :
trois nouvelles gares,
quatre nouveaux départs,
109 nouvelles places de stationnement,
des ajouts appréciés par la clientèle si l'on en croit
la croissance de l'achalandage de 8,0 % et
un taux de satisfaction de la clientèle de 95,4 %.

Ligne Deux-Montagnes :
accroissement souhaitable de la capacité d'accueil

Nombre de déplacements annuels	7,5 M
Hausse d'achalandage	3,1 %
Nombre de gares	12
Nombre de stationnements	8
Nombre de places de stationnement	5 372
Ratio d'autofinancement	49,0 %
Taux de ponctualité	99,3 %
Taux de satisfaction de la clientèle	97,0 %

Avec plus de 2 000 passagers dans plusieurs trains en période de pointe, il est souhaitable d'augmenter la capacité d'accueil du service, ce qui a été planifié. Ce projet impliquerait des travaux d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire, d'ajout de nouvelles gares et d'acquisition de matériel roulant.

Ligne Dorion / Rigaud :
une gare et un site de garage ajoutés, 22 voitures neuves en cours de fabrication (livraison 2005)

Nombre de déplacements annuels	3,1 M
Hausse d'achalandage	1,8 %
Nombre de gares	19
Nombre de stationnements	15
Nombre de places de stationnement	2 848
Ratio d'autofinancement	23,5 %
Taux de ponctualité	94,6 %
Taux de satisfaction de la clientèle	92,0 %

Suivant le plan de développement du transport en commun sur le territoire de la MRC Vaudreuil-Soulanges, la gare régionale de Vaudreuil et le site de garage des trains ont été construits. Depuis août 2003, la gare accueille deux trains matin et soir. Dès la fin des travaux d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire en 2004, cette gare accueillera tous les trains.

Par ailleurs, un contrat de 60,3 M\$ a été octroyé à Bombardier Transport pour la construction de 22 nouvelles voitures de deux étages, qui seront mises en service en 2005.



	1996	2003
Nombre de lignes	2	5
Nombre de gares	30	46
Nombre de stationnements	22	36
Nombre de places de stationnement	4 982	13 141
Achalandage	6,9 M	13,9 M
Taux de croissance		100,5 %



Ligne Blainville :
une popularité toujours confirmée

Nombre de déplacements annuels	1,9 M
Hausse d'achalandage	13,5 %
Nombre de gares	10
Nombre de stationnements	5
Nombre de places de stationnement	2 026
Ratio d'autofinancement	69,5 %
Taux de ponctualité	97,7 %
Taux de satisfaction de la clientèle	95,0 %

En 2002, l'achalandage avait connu une très légère hausse de 0,4 %, limitée par la capacité du service. Pour remédier à ce problème, certains trains ont été allongés de 8 à 10 voitures en 2003. Avec plus de 4 500 passagers en période de pointe du matin, la capacité du service est atteinte.

Ligne Mont-Saint-Hilaire :
deux gares ajoutées, une croissance d'achalandage exponentielle

Nombre de déplacements annuels	1,0 M
Hausse d'achalandage	58,5 %
Nombre de gares	7
Nombre de stationnements	6
Nombre de places de stationnement	2 058
Ratio d'autofinancement	34,8 %
Taux de ponctualité	97,7 %
Taux de satisfaction de la clientèle	97,0 %

La nouvelle gare de Saint-Basile-le-Grand et la nouvelle gare de Saint-Hubert, qui est temporaire jusqu'à ce que la gare régionale de l'arrondissement Vieux-Longueuil soit construite, accueillent les passagers depuis l'automne 2003. Ce service amélioré a permis d'accroître l'achalandage quotidien à plus de 5 000 passagers par jour.

Pour répondre à la hausse fulgurante de la clientèle, certains trains ont été allongés de 8 à 10 voitures. Par ailleurs, le nouveau bâtiment de la gare Mont-Saint-Hilaire, construit par la Ville de Mont-Saint-Hilaire avec le soutien de l'AMT, a ouvert ses portes en août 2003.

Ligne Delson :
un achalandage qui exprime un besoin

Nombre de déplacements annuels	0,4 M
Hausse d'achalandage	61,3 %
Nombre de gares	7
Nombre de stationnements	4
Nombre de places de stationnement	658
Ratio d'autofinancement	33,4 %
Taux de ponctualité	97,4 %
Taux de satisfaction de la clientèle	99,0 %

Suite à l'amélioration du service en 2002 qui a permis de doubler la fréquence des trains, l'achalandage quotidien a atteint plus de 1 800 passagers en 2003. La hausse de 61,3 % de l'achalandage en 2003 vient confirmer la pertinence d'offrir ce service. L'ensemble des partenaires impliqués étudient actuellement la possibilité de rendre permanente cette ligne encore en projet-pilote et d'accroître son accessibilité.

En 2003, l'AMT se place doublement en tête dans la catégorie des réseaux de trains de banlieue moyens en Amérique du Nord : en effet, avec son achalandage annuel de 13,9 millions de passagers, tout comme avec son taux de ponctualité de 97,7 %, elle arrive bonne première dans le classement.

Achalandage des lignes de trains de banlieue

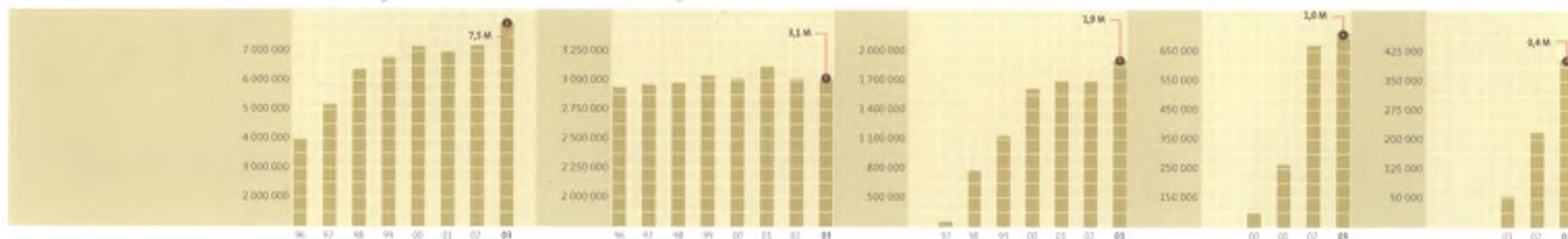
Deux-Montagnes

Dorion-Rigaud

Blainville

Mont-Saint-Hilaire

Delson



Les études de développement

- Saint-Jérôme : travaux préparatoires à la mise en place du prolongement du train vers Saint-Jérôme
- Mascouche : études techniques en cours
- Repentigny : études de faisabilité en cours et étude d'achalandage menée en collaboration avec la STM et le MTQ

Les améliorations sur le réseau

Des réparations majeures ont été effectuées dans les gares et au matériel roulant, le réseau de caméras de surveillance et de localisation des trains a été modernisé, la signalétique a été améliorée et des voitures ont été achetées en prévision d'expansions futures.

Les services complémentaires

Les centres de la petite enfance Grâce à une fructueuse collaboration des organisations locales, de l'AMT et du ministère de la Famille et de l'Enfance du Québec, le Centre de la petite enfance (CPE) Les Copains d'abord, conçu pour accueillir une cinquantaine d'enfants, a ouvert ses portes au printemps 2003 sur le site même de la gare McMasterville. L'expérience est amenée à être étendue à d'autres gares du réseau de trains de banlieue.

Les commerces de proximité

Un comptoir à café a ouvert ses portes en novembre 2003 à la gare Beaconsfield.

Campagnes de publicité, campagnes de sensibilisation

Par le biais de diverses campagnes, l'AMT s'adresse tout au long de l'année à sa clientèle : respect des règles de bienséance à bord des trains, respect des règles de sécurité dans les stationnements, Les Escapades en train, les tickets-train, etc.

Les Escapades en train :

le tourisme ferroviaire au service du développement économique régional

Développées en partenariat avec l'Office touristique des Basses-Laurentides, Tourisme Vallée-du-Richelieu et Exporail/ Musée ferroviaire canadien de Delson/ Saint-Constant, les Escapades en train ont offert en 2003 pas moins de 12 activités différentes. Ces circuits touristiques variés, qui couvraient pour la première fois toutes les saisons, ont attiré plus de 7 300 personnes.

Il faut rappeler que ce produit touristique, avec seulement quatre ans d'existence, est en plein développement. Un secteur en particulier a par ailleurs connu un essor important, c'est celui des groupes scolaires, venant ainsi confirmer le potentiel envisagé des réseaux éducatifs, en particulier lors des journées pédagogiques.

Par ailleurs, l'AMT compte attirer ainsi de nouveaux clients pour leurs déplacements quotidiens.

Les 12 Escapades en train en 2003 :

- Route champêtre
- Vie animale
- Miel et plumes
- Baignade et plein air
- Au temps des Seigneureries
- Pommes-en-train
- Groupes scolaires
- Découvertes agricoles
- Des Patriotes
- Du Grand Art
- Express du Musée
- Festival des couleurs - Rigaud



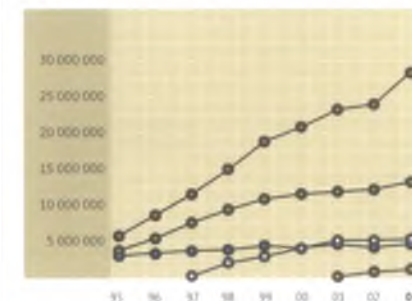
Indicateurs de performance des trains de banlieue

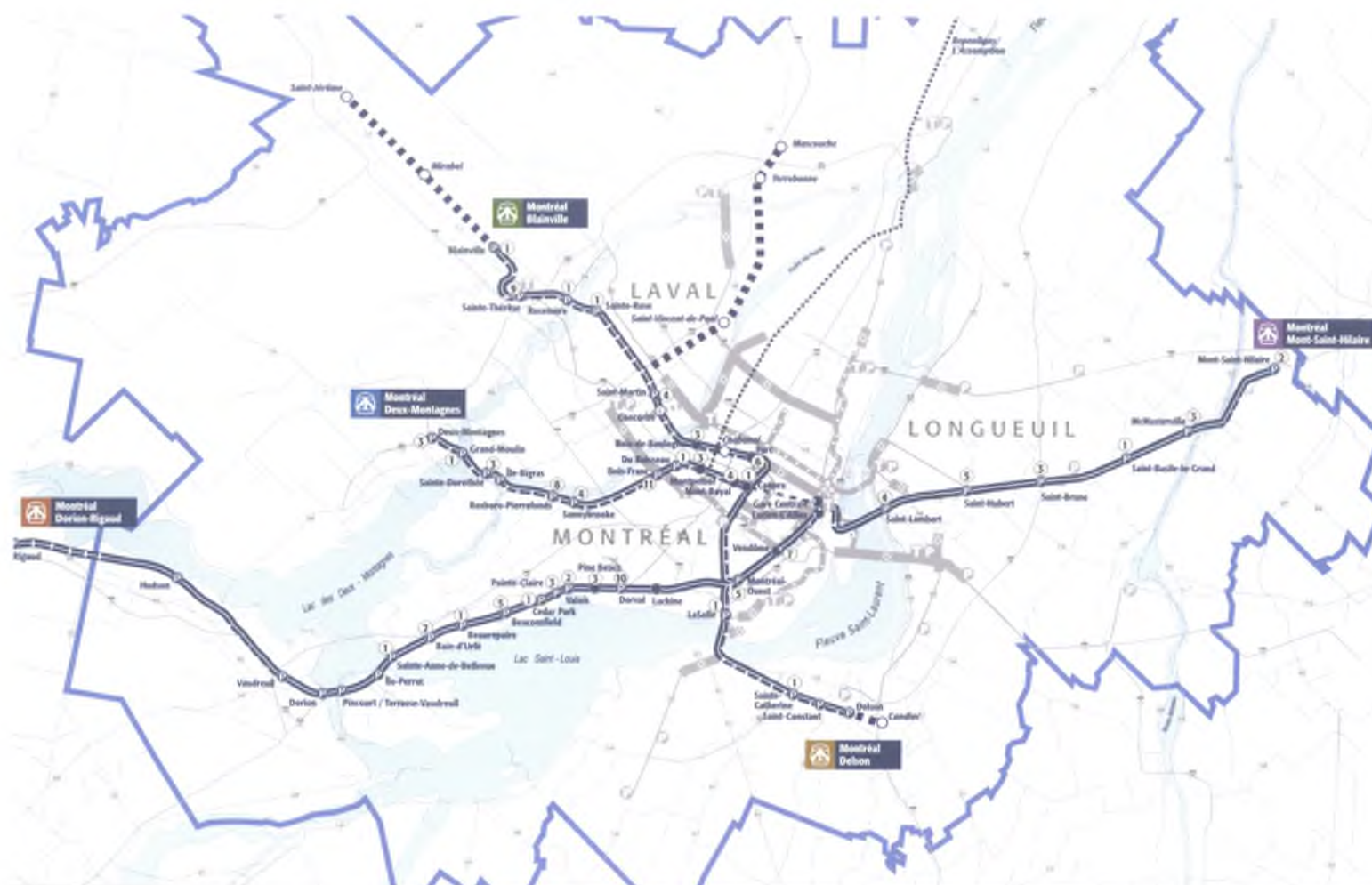
Ligne / Indicateurs	1995*	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Deux-Montagnes									
Coûts d'exploitation	24 370 000 \$	22 277 222 \$	21 669 288 \$	23 096 361 \$	24 282 000 \$	24 708 718 \$	25 969 967 \$	27 317 612 \$	27 154 000 \$
Achalandage annuel	1 539 000	4 033 000	5 172 000	6 423 000	6 791 217	7 219 607	7 023 300	7 232 800	7 456 119
Revenus nets	3 309 000 \$	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	11 032 218 \$	11 736 641 \$	12 162 960 \$	12 252 440 \$	13 310 538 \$
Ratio d'autofinancement	13,58 %	23,83 %	33,88 %	40,65 %	45,43 %	47,50 %	46,83 %	44,85 %	49,02 %
Coût d'exploitation par pass-km	ND	0,31 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,20 \$
Dorion / Rigaud									
Coûts d'exploitation	22 496 000 \$	20 563 590 \$	20 843 386 \$	19 184 290 \$	19 358 000 \$	18 990 426 \$	18 976 354 \$	19 602 876 \$	20 557 000 \$
Achalandage annuel	2 997 000	2 907 000	2 908 000	2 932 000	3 045 248	3 029 537	3 137 200	3 039 400	3 092 641
Revenus nets	2 713 000 \$	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	4 387 393 \$	4 264 812 \$	4 560 803 \$	4 431 498 \$	4 819 741 \$
Ratio d'autofinancement	12,06 %	16,44 %	17,53 %	19,25 %	22,66 %	22,46 %	24,03 %	22,61 %	23,45 %
Coût d'exploitation par pass-km	0,36 \$	0,34 \$	0,34 \$	0,31 \$	0,30 \$	0,30 \$	0,29 \$	0,32 \$	0,33 \$
Blainville									
Coûts d'exploitation			784 000 \$	4 666 054 \$	6 480 000 \$	8 188 090 \$	8 076 509 \$	8 444 864 \$	8 735 000 \$
Achalandage annuel			252 000	790 000	1 204 790	1 611 430	1 715 700	1 723 100	1 954 870
Revenus nets			381 000 \$	1 986 464 \$	3 153 402 \$	4 353 509 \$	5 054 740 \$	5 047 288 \$	6 072 584 \$
Ratio d'autofinancement			48,60 %	45,56 %	48,66 %	53,17 %	62,59 %	59,77 %	69,52 %
Coût d'exploitation par pass-km			ND	0,28 \$	0,25 \$	0,24 \$	0,22 \$	0,20 \$	0,18 \$
Mont-Saint-Hilaire (en développement)									
Coûts d'exploitation					2 353 094 \$	5 293 602 \$	8 421 418 \$		9 839 000 \$
Achalandage annuel					131 820	263 300	656 500		1 040 540
Revenus nets					362 694 \$	807 181 \$	1 609 658 \$		3 421 948 \$
Ratio d'autofinancement					15,41 %	15,25 %	19,11 %		34,78 %
Delson (en développement)									
Coûts d'exploitation						865 973 \$	2 692 095 \$		3 455 000 \$
Achalandage annuel						56 300	227 200		366 560
Revenus nets						169 353 \$	613 113 \$		1 153 604 \$
Ratio d'autofinancement						19,56 %	22,77 %		33,39 %

* Selon les données fournies par la STM

Évolution des recettes des trains de banlieue :

- Deux-Montagnes
- Dorion / Rigaud
- Blainville
- Mont-Saint-Hilaire
- Delson





Réseau de trains de banlieue 2004

Légende

Réseau actuel

- Ligne de train de banlieue
- Gare
- ⑤ Gare avec stationnement incliné
- ① Nombre de circuits d'autobus en substitution

Réseau proposé

- Proposé
- À l'étude

SYSTÈME LÉGER SUR RAILS — NOUVEAU TRAMWAY

Études en cours

Le SLR dans l'axe de l'autoroute 10 / Centre-Ville (Montréal)

Les études d'avant-projet sont menées dans le but d'améliorer la desserte de transport collectif dans le corridor de l'Autoroute 10, entre la Rive-Sud et Montréal.

En 2003, l'AMT a poursuivi les études d'avant-projet, qui ont permis de :

- > préciser le tracé ;
- > raffiner les prévisions d'achalandage et les technologies privilégiées ;
- > prévoir les caractéristiques d'exploitation ;
- > évaluer les impacts environnementaux du projet ;
- > valider les coûts ;
- > permettre éventuellement des appels d'offres internationaux.

Parallèlement, des études sur l'approfondissement d'un scénario de desserte par autobus via l'Estacade ont été réalisées à la demande des partenaires.

Les coûts de ces études, de 14,0 M\$, sont assumés à parts égales par les gouvernements du Canada et du Québec, qui avaient mandaté l'AMT pour les réaliser. Elle déposera les conclusions en 2004 auprès de ces deux paliers de gouvernement.

Le SLR dans l'axe de l'avenue du Parc

Les études d'opportunité et de faisabilité en cours, visant l'aménagement d'un SLR dans l'avenue du Parc, sont dirigées par l'AMT et la Ville de Montréal, en collaboration avec le MTQ et le MAMSL. Ces études, réalisées au coût de 0,6 M\$, visent :

- > à mesurer les coûts ;
- > à déterminer le tracé ;
- > à estimer le nombre d'utilisateurs ;
- > à décider d'un mode d'insertion ;
- > à analyser le potentiel de revitalisation de cette importante artère commerciale, de plus en plus achalandée.





Excavations à la station Montmorency



Excavations de la rampe au parc Saint-Claude à Laval



Station Montmorency et arrière-gare

LE MÉTRO : l'ossature du réseau de

Le programme Réno-Systèmes

Dans son PTI 2003-2004-2005, l'AMT a renouvelé sa contribution à la rénovation du réseau de métro, dans le cadre du programme Réno-Systèmes de la STM qui s'échelonne jusqu'en 2006. Son engagement financier représente 38,9 M\$, soit 12,5 % des coûts des travaux, évalués à 311,0 M\$, partagés avec le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et la STM.



Le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval

En 2003, environ 910 000 heures-hommes travaillées sur l'ensemble des chantiers.

Plans et devis

Les plans et devis détaillés pour les lots de construction et d'approvisionnement à venir ont été préparés, et les appels d'offres pour les contrats à venir lancés.

Gestion de la construction

Les lots de construction amorcés en 2002 ont été poursuivis en 2003 :

- > tronçon de la Concorde ;
- > tronçon Cartier ;
- > relevés et inspections avant travaux dans le secteur de Montréal.

De plus, en 2003, plusieurs autres lots ont été mis en chantier :

- > garage et arrière-gare Montmorency ;
- mobilisation de l'entrepreneur et début des travaux d'excavation et de bétonnage.

-> Tronçon Henri-Bourassa :

- mobilisation de l'entrepreneur et début des travaux (avril-mai 2003) ;
- travaux de pré-soutènement en rivière (été 2003).

Par ailleurs, plusieurs lots de fourniture d'équipements fixes (rails, appareils de voie, contrôle de trains, etc.) ont débuté ou se sont poursuivis en 2003.

Planification des services alternatifs temporaires

En 2003, l'AMT a poursuivi l'étude de circulation visant à définir un scénario d'exploitation des mesures transitoires durant la fermeture de la station Henri-Bourassa prévue à l'été 2004. Elle a de plus travaillé à la coordination de l'implantation de ces mesures en partenariat avec la STM, la STL et les CIT. Au début de l'automne, elle a rencontré les autorités municipales des arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Villeray/Saint-Michel/Parc Extension afin de finaliser les négociations pour la mise en place de ces mesures transitoires.



Sortie de secours de la station de la Concorde à Laval



Garage de trains Montmorency



Le Tunnel sous le parc Saint-Claude à Laval

transport collectif métropolitain

Budget du projet

En juillet 2003, le Conseil des ministres a autorisé la majoration des coûts du projet de 378,8 M\$ (\$ 1999) à 547,72 M\$, par le décret n° 729-2003. En décembre 2003, par l'adoption du décret n° 1336-2003, il a mandaté la vérificatrice générale du Québec pour une vérification particulière de la gestion du projet de prolongement du réseau de métro sur le territoire de la Ville de Laval confié à l'AMT.

Programme d'information

Le programme d'information aux résidents des secteurs touchés par les travaux s'est poursuivi au rythme de deux parutions en 2003 : la première en mars faisait le point sur les travaux d'excavation des tunnels, la seconde traitait des travaux du côté de Montréal. Par ailleurs, l'AMT a poursuivi ses activités d'information ciblées par quartier.



Tunnel sous la rivière des Prairies

Le projet en bref

Maître d'œuvre : AMT
Réalisation : groupement SGTM (SNC-LAVALIN, TECSULT, GMAT ainsi que Munkonsult, Bisson & Associés, Giasson et Farregut [MBGF])

Stations : 3

- > Cartier
- > de la Concorde (intermodale avec le train de banlieue Blainville)
- > Montmorency (station terminale)

Longueur du tronçon : 5,2 km

Mise en service prévue : 2006

POLITIQUES, RÈGLEMENTS ET DÉCRETS

Dans le but de rendre la gestion de l'AMT toujours plus efficace et efficiente, le conseil d'administration a, en 2003, révisé le Règlement n° 6.5 et adopté le Règlement n° 6.6 relatif aux titres de transport métropolitain.

Pour permettre à l'AMT d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la loi, le gouvernement du Québec a adopté entre autres, en 2003, les décrets suivants :

Décret n° 504-2003

du 31 mars 2003

Contribution des automobilistes au transport en commun

Décret n° 505-2003

du 31 mars 2003

Versement d'une aide financière à des organismes pour le financement du transport en commun en remplacement de la contribution de certains automobilistes

Décret n° 506-2003

du 31 mars 2003

Désignation des municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue en 2003, désignation des municipalités desservies par les lignes de trains de banlieue Delson en 2001 et 2002 et Mont-Saint-Hilaire en 2002 et partage des coûts des lignes de trains de banlieue entre certaines municipalités

Décret n° 539-2003

du 16 avril 2003

Corrections aux Règles sur les frais de déplacement des présidents, vice-présidents et membres d'organismes gouvernementaux

Décret n° 729-2003

du 3 juillet 2003

Prolongement du réseau de métro sur le territoire de la Ville de Laval

Décret n° 1165-2003

du 5 novembre 2003

Désignation des municipalités desservies par les lignes de trains de banlieue Delson et Mont-Saint-Hilaire en 2003 et modification des modalités de versements de la part des municipalités desservies par ces lignes

Décret n° 1171-2003

du 5 novembre 2003

Nomination de M^{re} Joël Gauthier comme membre du conseil d'administration et président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport

Le gouvernement du Québec a également adopté les décrets suivants :

Décret n° 503-2003

du 31 mars 2003

Subvention à la Société de transport de Longueuil à l'égard des coûts d'exploitation de la ligne 4 du métro de Montréal pour les années 2002 et 2003

Décret n° 1336-2003

du 12 décembre 2003

Vérification particulière par la vérificatrice générale du Québec sur la gestion du projet de prolongement du réseau de métro sur le territoire de la Ville de Laval confié à l'Agence métropolitaine de transport

Gestion →

Gestion →

Fonds d'exploitation	38
Fonds d'immobilisations	40
Contrats	42

Innover pour une gestion toujours plus performante



LE FONDS D'EXPLOITATION

Une aide aux AOT accrue de 7,4 M\$

LES REVENUS

Remises gouvernementales

Les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation sont en hausse de 6,8 M\$ par rapport au budget, et de 6,4 M\$ comparativement à 2002, soit un accroissement respectif de 7,4 % et de 7,0 %. La croissance du parc automobile, la hausse de la consommation de l'essence et l'ajout de la municipalité de Saint-Jérôme au territoire de l'AMT expliquent cette hausse des revenus.

Recettes associées aux trains de banlieue

Grâce à la hausse globale de 8,0 % de l'achalandage sur les cinq lignes de trains de banlieue, les sources de revenus associées aux trains passent de 50,8 M\$ en 2002 à 55,8 M\$ en 2003, soit un accroissement de 5,0 M\$. Ces revenus se détaillent comme suit :

- Lignes Delson et Mont-Saint-Hilaire : à la suite de la mise en service à l'automne 2002 de quatre départs matin et soir, l'achalandage a augmenté, sur une période annuelle, respectivement de 61,3 % et de 58,5 %, ce qui apporte des revenus additionnels de 0,6 M\$ et de 1,8 M\$;
- Ligne Blainville : les recettes ont progressé de 5,1 M\$ à 5,7 M\$, découlant de l'accroissement de la capacité de cette ligne en 2003 ;
- Ligne Dorion-Rigaud : les recettes sont passées de 5,8 M\$ en 2002 à 6,0 M\$ en 2003, avec un accroissement d'achalandage de 1,8 % ;
- Ligne Deux-Montagnes : bien que la capacité d'accueil maximale soit atteinte, les recettes ont également connu une progression, passant de 14,9 M\$ à 15,6 M\$, soit une hausse de 5,0 % avec une hausse d'achalandage de 3,1 %.

Recettes métropolitaines TRAM

Pour 2003, les recettes métropolitaines provenant de la vente des titres TRAM totalisent 71,1 M\$, soit une hausse de 13,0 % ou 8,2 M\$ par rapport à 2002. De ce montant, 22,4 M\$ sont affectés aux revenus des trains de banlieue et 0,7 M\$ aux recettes des express métropolitains. Les recettes métropolitaines à répartir entre les AOT sont de 48,0 M\$, en hausse de 2,6 M\$ par rapport à 2002. L'augmentation des recettes s'explique principalement par l'insertion de la TRAM 1, par l'accroissement des ventes de TRAM 3 de 3,4 % et par l'accroissement des ventes de TRAM 4 à 8 de 4,4 %.

Contributions aux coûts des équipements métropolitains

La hausse exceptionnelle de 6,8 M\$ des remises gouvernementales par rapport au budget a permis de réduire, pour 2003, de 25 % à 5 % le taux de facturation aux AOT pour l'utilisation des équipements métropolitains pour 2003. Cette réduction du taux de facturation représente des économies de 1,7 M\$ pour les AOT de la région.

LES DÉPENSES

Aides métropolitaines et autres

L'AMT peut accorder une compensation financière afin d'encourager le développement de l'achalandage sur le RTMA et sur le réseau de métro. Cette compensation financière est calculée à raison de 0,20 \$ par passager qui utilise le métro et de 0,50 \$ par passager qui utilise le RTMA à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT.

Grâce à un surplus préliminaire, sans précédent, des revenus sur les dépenses de 7,7 M\$ pour 2003, l'AMT a délaissé l'aide métropolitaine de base de 2003 d'un montant de 1,1 M\$ et celui de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire pour 2003 d'un montant de 0,9 M\$. L'AMT a donc distribué des aides (de base et aux tarifs réduit et intermédiaire) aux AOT de 65,4 M\$, en hausse de 6,2 M\$, soit 10,1 % par rapport à 2002.

L'aide métropolitaine de base est de 60,4 M\$, ce qui correspond au montant requis pour atteindre l'achalandage réel de 2003 et à la compensation d'un montant de 3,6 M\$ pour la coupure de l'aide en 2001. L'aide aux tarifs réduit et intermédiaire est de 5,0 M\$ (en hausse

Un
surplus
redistribué à 96,1 %

Selon les résultats de 2003, les revenus globaux pour 2003 sont de 218,9 M\$ et se comparent à 210,7 M\$ pour le budget approuvé en 2003, et les dépenses sont de 211,2 M\$, dégageant un surplus préliminaire de 7,7 M\$ duquel 7,4 M\$ ont été redistribués aux AOT.

de 0,8 M\$), ce qui correspond au montant requis pour atteindre les ventes réelles de 2003 et à la compensation d'un montant de 0,2 M\$ pour la réduction de l'aide en 2001.

Le soutien au développement au montant de 2,1 M\$ a été investi dans les campagnes de promotion, la journée « En ville, sans ma voiture ! », la réalisation de l'enquête OD-2003, l'enquête O-D en continu, le protocole de Kyoto, le Centre d'information métropolitain sur le transport urbain, l'intermodalité vélo, l'étude régionale de transport adapté, la Carte postale, les programmes allégo, l'abonnement annuel et le projet d'harmonisation des panneaux d'arrêt d'autobus.

Partage des recettes métropolitaines nettes TRAM

Les recettes métropolitaines de la carte régionale s'élèvent à 48,0 M\$ en hausse de 2,6 M\$, soit 5,8 % par rapport à 2002. Ces recettes nettes ont été intégralement versées aux organismes de transport : STM (20,0 M\$), RTL (12,5 M\$), STL (7,1 M\$), CIT / CRT / OMIT (8,4 M\$).

Trains de banlieue

Les coûts de gestion et d'exploitation des trains de banlieue s'élèvent à

69,7 M\$, soit 3,1 M\$ de plus qu'en 2002 et 0,3 M\$ de moins que le budget. En effet, en 2003, l'AMT a réussi à maintenir – et même à diminuer – les coûts des lignes par rapport au budget grâce à ses négociations avec les exploitants et à ses interventions telles que la rationalisation, l'entretien préventif et régulier, les entretiens majeurs et l'acquisition de nouvelles voitures.

Équipements métropolitains

Conformément aux prévisions budgétaires de 2003, les coûts de gestion et d'exploitation des équipements métropolitains sont de 10,5 M\$ comparativement à 9,6 M\$ pour 2002, soit une hausse de 0,9 M\$. Ces coûts tiennent compte de l'augmentation des frais de commissions reliés à la hausse des ventes des titres aux billetteries métropolitaines ainsi que des nouveaux équipements et des modifications apportées aux équipements existants tels que le nouveau terminus à Sainte-Thérèse, l'installation de refroidisseurs d'air au terminus Longueuil, le prolongement de la voie réservée sur le pont LePage, les mesures préférentielles à l'approche TCV et l'agrandissement du stationnement de Terrebonne.

Fonds d'exploitation

(en millions de dollars)

	Budget 2003	Réel 2003	Écart Budget/Réel	Réel 2002	Écart 2003/2002
Revenus					
Sources régionales (essence, immatriculation)	91,35	98,13	6,78	91,71	6,42
Sources associées aux trains	55,20	55,84	0,64	50,82	5,02
Recettes métropolitaines	45,12	47,97	2,85	45,40	2,57
Subvention gouvernementale dette :					
- Trains de banlieue	8,62	8,62	-	14,22	(5,60)
- Équipements métropolitains	1,38	1,38	-	2,09	(0,71)
Express métropolitains	1,32	1,24	(0,08)	1,23	0,01
Répartition du coût des infrastructures	2,48	0,62	(1,86)	1,99	(1,37)
Autres	1,70	1,48	(0,22)	1,03	0,45
	207,17	215,28	8,11	208,49	6,79
Dépenses					
Réseau métropolitain :					
- Aides métropolitaines et autres	61,92	67,49	5,57	61,34	6,15
- Équipements métropolitains	10,69	10,47	(0,22)	9,60	0,87
Trains de banlieue	70,06	69,74	(0,32)	66,63	3,11
Partage des recettes métropolitaines	45,12	47,97	2,85	45,40	2,57
Service de la dette :					
- Trains de banlieue	8,63	8,63	-	14,22	(5,59)
- Équipements métropolitains	1,78	1,80	0,02	2,56	(0,76)
Express métropolitains	2,27	2,21	(0,06)	2,32	(0,11)
Frais de fonctionnement	4,50	4,74	0,24	4,24	0,50
Autres	2,20	1,93	(0,27)	2,17	(0,24)
	207,17	214,98	7,81	208,48	6,50
Résultat net de l'exercice	-	0,30	0,30	0,01	0,29
Réserve pour activités futures au début de l'exercice	-	0,01		-	
Réserve pour activités futures (déficit) à la fin de l'exercice	-	0,31		0,01	

LE FONDS D'IMMOBILISATIONS

Priorité aux projets pour le maintien du patrimoine du métro et des trains de banlieue

Le programme d'immobilisations 2003-2004-2005 est de 1,1 milliard de dollars. Les projets présentés s'intègrent au Plan de gestion des déplacements du MTQ.

En 2003, les 64 municipalités, incluant le nouvel ajout de la ville de Saint-Jérôme au territoire de l'AMT au 1^{er} janvier de la même année, ont versé au Fonds d'immobilisations 0,01 \$ par 100 \$ de leur richesse foncière, soit 15,5 M\$.

Avec le PTI 2003-2004-2005, l'AMT a choisi de réaliser les projets en cours et en processus d'autorisation financière, en collaboration étroite et harmonieuse avec ses partenaires. Certaines nouvelles initiatives ont été proposées, pour un montant de 65,2 M\$. Les projets s'amorçant en 2004 et 2005 seront présentés dans les PTI ultérieurs.

Projets terminés en 2003 : 30,7 M\$

Au cours de l'année 2003, l'AMT a terminé, en concertation avec ses partenaires et à l'intérieur des budgets et des échéanciers, 21 projets totalisant 30,7 M\$, comparativement à 33 projets terminés pour un montant de 88,1 M\$ en 2002.

Les principaux projets terminés sont les suivants :

- construction de la gare intermodale Vaudreuil-Dorion, phase I ;
- aménagement de la gare Saint-Basile-le-Grand et de la gare temporaire Saint-Hubert ;
- aménagement du stationnement incitatif Radisson ;
- réalisation du terminus Saint-Eustache (inauguré en janvier 2004) ;
- aménagement d'une voie réservée A-25 (pont Lepage) pour autobus, taxis et covoiturage ;
- réalisation de divers projets de réparations majeures sur les lignes de trains de banlieue ;
- mise en place de mesures préférentielles aux abords du métro de Longueuil.

Projets en cours : 983,3 M\$

Les projets en cours totalisent un budget prévu de 983,3 M\$, alors que les dépenses encourues au 31 décembre 2003 se chiffrent à 220,1 M\$.

Les principaux projets en cours sont les suivants :

- prolongement du métro à Laval (le décret gouvernemental n° 729-2003, daté du 3 juillet 2003, a autorisé le prolongement de la ligne 2 du réseau de métro sur le territoire de Laval pour un montant n'excédant pas 547,72 M\$ incluant les taxes ; le coût total du projet est cependant en cours de réévaluation) ;
- contribution au métro :
 - programme Réno-systèmes ;
 - automatisation des équipements de vente des titres et de perception des recettes ;
- acquisition des voitures de la ligne de trains Dorion / Rigaud ;
- études de SLR dans les axes A10/ Centre-ville (Montréal) et de l'avenue du Parc ;
- Via-bus de l'Est ;
- élargissement du RTMA (stationnements incitatifs, voies réservées et terminus) ;

- réalisation de voies réservées, dont celle intégrée au réaménagement de l'échangeur Taschereau ;
- construction du terminus Côte-Vertu et des mesures préférentielles connexes.

Au total, pour les projets en cours et terminés en 2003, 162,8 M\$ ont été dépensés de concert avec plusieurs partenaires pour les dépenses d'immobilisations, dont la partie de l'AMT est payée comptant.

Programme triennal d'immobilisations 2003-2004-2005*

Description	Projets en cours Dépenses au 01/01/2003	Projets autorisés 2003-2005	Nouvelles initiatives 2003	Nouvelles initiatives 2004-2005	Sous-total 2003-2005	Engagements ultérieurs Projets autorisés	Nouvelles initiatives	Total	%
Priorité I – Maintien du patrimoine									
Métro Réno-systèmes - phase I (part AMT de 12,5 % du projet de 311 M\$)	—	28 903,0	—	—	28 903,0	9 972,0	—	38 875,0	3,5 %
Remplacement des 22 voitures - Ligne Dorion-Rigaud	200,0	65 636,0	—	—	65 636,0	—	—	65 836,0	5,9 %
Maintien des infrastructures, gares et matériel roulant (trains)	3 933,0	8 228,0	—	—	8 228,0	—	—	12 161,0	1,1 %
Étagement de la jonction de l'Est – Ligne Deux-Montagnes	—	13 000,0	—	—	13 000,0	—	—	13 000,0	1,2 %
Autres projets	600,0	8 738,0	915,0	—	9 653,0	—	—	10 253,0	0,9 %
Total	4 733,0	124 505	915,0	—	125 420,0	9 972,0	—	140 125,0	12,6 %
Priorité II – Consolidation des axes du réseau									
Voies réservées	5 427,7	14 253,0	3 435,0	100,0	17 788,0	100,0	9 790,0	33 105,7	3,0 %
Terminus	2 318,4	12 445,9	1 500,0	660,0	14 605,9	—	—	16 924,3	1,5 %
Parcs de stationnement incitatif	317,1	9 492,7	650,0	1 000,0	11 142,7	—	—	11 459,8	1,0 %
Ligne Deux-Montagnes	208,8	83 476,2	—	—	83 476,2	—	26 690,0	110 375,0	9,9 %
Ligne Dorion-Rigaud	2 200,0	2 901,3	—	—	2 901,3	—	—	5 101,3	0,5 %
Ligne Blainville	50,0	4 570,0	1 000,0	1 800,0	7 370,0	—	—	7 420,0	0,7 %
Ligne Mont-Saint-Hilaire	2 000,0	4 000,0	—	—	4 000,0	—	—	6 000,0	0,5 %
Mise à jour de l'étude Repentigny	59,0	241,0	—	—	241,0	—	—	300,0	0,0 %
Total	12 581,0	131 380,1	6 585,0	3 560,0	141 525,1	26 790,0	9 790,0	190 686,1	17,1 %
Priorité III – Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux									
Équipements de vente et de perception et autres projets	7 825,4	19 397,3	5 600,0	2 750,0	27 747,3	5 808,7	1 000,0	42 381,4	3,8 %
Priorité IV – Développement du réseau métropolitain									
Prolongement – métro Laval et autofinancement	57 583,3	450 116,7	—	—	450 116,7	67 320,0	—	575 020,0	51,6 %
SLR/A10 et avenue du Parc	10 655,0	3 945,0	—	—	3 945,0	—	—	14 600,0	1,3 %
Via-bus de l'Est en site propre	11 559,8	14 493,5	—	—	14 493,5	—	—	26 053,3	2,3 %
Ligne Blainville – garage St-Antoine – gare Mirabel et gare Saint-Jérôme	194,0	13 506,0	—	—	13 506,0	—	—	13 700,0	1,2 %
Ligne Mascouche	200,0	—	39 800,0	—	39 800,0	—	—	40 000,0	3,6 %
Autres projets	5 278,8	61 557,0	5 200,0	800,0	67 557,0	—	—	72 835,8	6,5 %
Total	85 470,9	543 618,2	45 000,0	800,0	589 418,2	67 320,0	—	742 209,1	65,5 %
Total global	110 610,3	818 900,6	58 100,0	7 110,0	884 110,6	109 890,7	10 790,0	1 115 401,6	100,0 %

* Le PTI 2003-2004-2005 autorisé de 818,5 M\$ a été ajusté au montant de 884,1 M\$ pour tenir compte du décret gouvernemental n° 729-2003, daté du 3 juillet 2003, qui autorise le prolongement de la ligne 2 du réseau de métro sur le territoire de Laval pour un montant n'excédant pas 547,72 M\$ incluant les taxes. À ce montant s'ajoute une somme autofinancée de 27,3 M\$. Les coûts estimés préliminairement à 1 175,10 M\$ pour les prolongements des lignes 4 et 5 du métro ne sont plus présentés à ce PTI. Les coûts du projet métro Réno-Systèmes, phase 1, ont été ajustés de 11,0 M\$ à 28,9 M\$ pour la période 2003-2004-2005.

	Avant 1999	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 et suiv.	Total
Places de stationnement (trains et équipements)	13 848	849	3 452	3 416	1 483	401	1 785	1 905	300	27 436
Total à ce jour : 23 446										

CONTRATS ET ENTENTES

Nombre de contrats en 2003

■ Biens et services	1 158
■ Services professionnels	280
■ Construction	73
■ Ententes	132



Montants alloués aux contrats de 2003

■ Biens et services	96,6 M\$
■ Services professionnels	5,8 M\$
■ Construction	113,2 M\$
■ Ententes	84,5 M\$



Contrats

L'AMT a octroyé, en 2003, 1 643 contrats. La valeur de ces contrats est évaluée à 300,1 M\$ par rapport à 193,5 M\$ en 2002.

La valeur des contrats octroyés pour des biens et services est de 96,6 M\$. Ce montant comprend les contrats octroyés pour la fourniture des voitures à deux étages pour la ligne Dorion / Rigaud pour un montant de 60,4 M\$, l'achat d'un logiciel pour vente et perception ainsi que pour le prolongement de la ligne 2 du métro à Laval – poste de district Montmorency et postes secondaires de distribution. Le nombre de contrats octroyés est de 1 158.

La valeur des contrats attribués en construction est passée de 124,0 M\$ à 113,2 M\$. Les contrats octroyés ont concerné dans leur majorité les travaux de prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval. Le nombre de contrats octroyés est pratiquement le même qu'en 2002, soit 75 en 2002 et 73 en 2003.

La valeur des contrats pour services professionnels est passée de 15,7 M\$ en 2002 à 5,8 M\$ en 2003. Cette diminution s'explique principalement par l'adjudication durant l'année 2002 des contrats pour le projet du Via-bus de l'Est et la gestion des services de trains de banlieue et de services à la clientèle de l'AMT.

Ententes avec les partenaires

En 2003, l'AMT a signé plusieurs ententes avec ses différents partenaires, notamment les entreprises, les organismes de transport collectif, les municipalités et les ministères.

Le nombre d'ententes en 2003 a augmenté par rapport à 2002, passant de 67 à 132, pour un montant de 84,5 M\$ comparativement à 10,0 M\$ l'année précédente. Cette augmentation s'explique en partie par les nouvelles ententes signées avec le CP pour l'exploitation des lignes Dorion-Rigaud, Blainville et Delson.

Les principales ententes portent sur l'élargissement de l'intégration du transport adapté aux AOT des couronnes, les programmes allégo, l'exploitation des voies réservées, l'exploitation des trains de banlieue, les services photos pour les cartes d'accès, la Journée « En ville, sans ma voiture ! » et la location d'espaces commerciaux.

Acquisition des biens meubles et immeubles

De multiples négociations ont permis d'amorcer 56 dossiers sur les équipements métropolitains, dont 43 réglés pour l'acquisition de nouveaux biens meubles et immeubles, de droits de passage, de permissions d'occupation, de baux et de servitudes d'une valeur de près de 9,2 M\$.

De plus, la réalisation du prolongement de métro à Laval a nécessité la finalisation des dossiers liés à l'occupation temporaire de terrains sur les territoires de Laval et de Montréal. La procédure de servitude de tréfonds amorcée auprès de 256 propriétaires sur les territoires de Laval et de Montréal se poursuit en 2004.

La valeur des actifs immobilisés de l'AMT est passée de 477,6 M\$ en 2002 à 624,3 M\$ en 2003.

2003 →

États financiers ->

Rapport des vérificateurs	44
Fonds d'exploitation	
État des activités d'exploitation et du surplus	45
Bilan	46
Fonds d'immobilisations	
État des opérations et du financement permanent à combler	47
Bilan	48
État des investissements nets dans les actifs immobilisés	48
Notes afférentes aux états financiers	49

Agence métropolitaine de transport – États financiers



RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres du conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport

Nous avons vérifié le bilan du Fonds d'exploitation, le bilan du Fonds d'immobilisations de l'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] au 31 décembre 2003 ainsi que l'état des activités d'exploitation et du surplus du Fonds d'exploitation, l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations et l'état des investissements nets dans les actifs immobilisés pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'AMT. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2003 ainsi que des résultats de ses opérations et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables mentionnés à la note 2.

Les chiffres du budget sont présentés aux fins de comparaison et n'ont pas fait l'objet d'une vérification. Nous n'exprimons donc pas d'opinion sur ces chiffres.

Ernst & Young P.C.L./S.E.N.C.R.L.

Comptables agréés
Montréal, Québec, le 2 avril 2004

FONDS D'EXPLOITATION

État des activités d'exploitation
et du surplus

Exercices terminés les 31 décembre [en milliers de dollars]	2003		2002
	Budget [non vérifié] \$	\$	\$
Revenus			
Remises gouvernementales :			
taxe sur l'essence	45 698	50 450	46 348
droit sur l'immatriculation	45 645	47 677	45 367
Recettes nettes de la vente de TRAM [note 3]	45 120	47 968	45 403
Recettes des trains de banlieue [note 4]	30 937	32 038	28 049
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 4]	27 524	27 176	24 358
Contributions du ministère des Transports du Québec aux trains de banlieue	267	267	2 497
Subventions du ministère des Transports du Québec à l'égard du service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 13] :			
pour les trains de banlieue	8 624	8 624	14 221
pour les équipements métropolitains	1 380	1 380	2 087
Aide gouvernementale au transport adapté	450	400	214
Recettes des express métropolitains	1 162	1 072	1 006
Contributions municipales aux express métropolitains	163	167	221
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	2 478	621	1 990
Autres	1 250	1 082	812
	210 698	218 922	212 573
Dépenses			
Répartition des recettes des trains de banlieue	3 535	3 642	4 084
Répartition des recettes nettes de la vente de TRAM [note 3]	45 120	47 968	45 403
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 5]	55 736	60 403	55 170
Trains de banlieue [note 4]	70 067	69 740	66 480
Équipements métropolitains	10 694	10 468	9 580
Service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 13] :			
pour les trains de banlieue	8 627	8 627	14 371
pour les équipements métropolitains	1 775	1 801	2 563
Dépenses de fonctionnement	4 500	4 747	4 239
Aide au développement	2 200	2 081	1 940
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 6]	3 976	5 006	4 219
Transport adapté	700	533	295
Express métropolitains	2 268	2 205	2 337
Autres	1 500	1 395	1 880
	210 698	218 616	212 561
Résultat net de l'exercice	—	306	12
Surplus au début de l'exercice	—	12	—
Surplus à la fin de l'exercice	—	318	12

Voir les notes afférentes aux états financiers

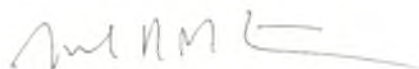
FONDS D'EXPLOITATION

Bilan

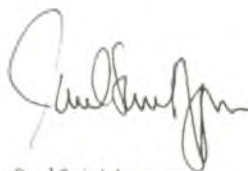
Aux 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2003 \$	2002 \$
Actif		
Encaisse et dépôts à terme	17 374	9 544
Remises gouvernementales à recevoir	22 571	21 293
À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun [note 7]	6 504	4 630
À recevoir du ministère des Transports du Québec	391	3 013
Pièces de rechange des trains de banlieue	3 239	2 504
Autres	3 377	4 729
	53 456	45 713
Passif et solde du fonds		
Créditeurs et frais courus	8 970	8 050
À payer aux autorités organisatrices de transport en commun [note 8]	44 168	37 651
	53 138	45 701
Solde du fonds		
Surplus accumulé	318	12
	53 456	45 713

Engagements et éventualités [note 13]
Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,



Joël Gauthier



Paul Saint-Jacques

FONDS D'IMMOBILISATIONS

État des opérations et du financement permanent à combler

Exercices terminés les 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2003 \$	2002 \$
Financement permanent		
Subventions du ministère des Transports du Québec [note 12]	142 256	87 487
Contributions municipales [note 9]	15 549	15 474
Autres subventions	1 784	2 326
Autres	596	694
	160 185	105 981
Investissements en immobilisations		
Trains de banlieue		
Deux-Montagnes	1 483	860
Dorion-Rigaud	3 467	7 185
Blainville	9 132	13 640
Mont-Saint-Hilaire	5 483	34 512
Delson	3 343	6 737
Équipements métropolitains		
Voies réservées	3 964	30 405
Stationnements incitatifs	5 171	3 352
Terminus	4 005	3 798
Études de faisabilité – prolongements de métro	–	7 008
Études de faisabilité – divers	–	1 435
Autres	3 356	848
Variation des immobilisations en cours		
Prolongement du métro vers Laval	119 680	39 170
Autres	12 131	(32 040)
	171 215	116 910
Insuffisance du financement permanent sur les investissements de l'exercice	(11 030)	(10 929)
Financement permanent à combler au début de l'exercice	(20 737)	(9 808)
Financement permanent à combler à la fin de l'exercice	(31 767)	(20 737)

Voir les notes afférentes aux états financiers

FONDS D'IMMOBILISATIONS

Bilan

Aux 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2003 \$	2002 \$ <i>Redressé (note 2)</i>
Actif		
Encaisse et dépôts à terme	15 687	13 454
À recevoir du ministère des Transports du Québec	319 380	186 988
Immobilisations [note 10]	624 319	477 556
Autres	198	356
	959 584	678 354
Passif et solde du fonds		
Créditeurs et frais courus	55 173	33 610
Billets à payer [note 12]	311 859	187 925
	367 032	221 535
Solde du fonds		
Financement permanent à combler	(31 767)	(20 737)
Investissements nets dans les actifs immobilisés	624 319	477 556
	959 584	678 354

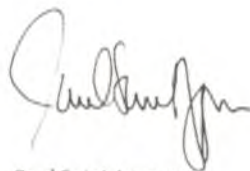
Engagements et éventualités [note 13]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,



Joël Gauthier



Paul Saint-Jacques

ÉTAT DES INVESTISSEMENTS NETS
DANS LES ACTIFS IMMOBILISÉS

Aux 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2003 \$	2002 \$
Solde au début de l'exercice	594 700	487 081
Redressement au solde d'ouverture [note 2]	(117 144)	(99 932)
Solde redressé	477 556	387 149
Ajouter :		
Acquisitions d'immobilisations	167 859	107 619
Déduire :		
Amortissement des immobilisations	21 096	17 212
Solde à la fin de l'exercice	624 319	477 556

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2003

[les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

1 -> STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] est une personne morale de droit public, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q., chapitre A-7.02 [ci-après appelée la Loi], qui a commencé ses activités le 1^{er} janvier 1996. Conformément à sa Loi constitutive, l'AMT notamment, gère, exploite et finance les services de trains de banlieue, les dessertes métropolitaines et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro. Au plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit le niveau des tarifs métropolitains et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

2 -> PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Principes comptables

Les états financiers ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus tout en tenant compte de la Loi qui régit l'AMT. À cette fin, l'AMT utilise deux fonds afin de comptabiliser ses opérations soit :

i) Fonds d'exploitation

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour le traitement comptable des opérations courantes relatives à la prestation de services et à son fonctionnement, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant.

ii) Fonds d'immobilisations

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer et contrôler le financement permanent et les investissements en immobilisations. Les sommes non remboursables octroyées à l'AMT dans le but d'effectuer des investissements en immobilisations sont comptabilisées à titre de financement permanent à l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations.

Le financement permanent à combler présenté au Fonds d'immobilisations représente un solde cumulé non subventionné des investissements en immobilisations qui devra être comblé à même les sources de financement permanent des exercices à venir.

Estimations comptables

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle établisse des estimations et formule des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

Modification de convention comptable

Au cours de l'exercice 2003, l'AMT a modifié de façon rétroactive la présentation de ses immobilisations. Auparavant présentées à l'état des actifs immobilisés sans être amorties, les immobilisations sont dorénavant présentées au Fonds d'immobilisations et une charge d'amortissement annuel est imputée à l'état des investissements nets des actifs immobilisés.

Comptabilité d'exercice

Les opérations de l'AMT sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

Subventions gouvernementales

Les subventions gouvernementales sont comptabilisées à titre de revenu ou de financement permanent dans le Fonds approprié et dans l'exercice pour lequel elles sont octroyées.

Pièces de rechange

Les pièces de rechange des trains de banlieue sont évaluées au moindre du coût, moins une provision pour désuétude, et de la valeur de remplacement.

Immobilisations

Les immobilisations acquises à même le Fonds d'immobilisations sont comptabilisées au coût. Ce coût comprend les matériaux, la main-d'œuvre, les autres frais directement contributifs aux activités de construction et les frais financiers capitalisés pendant la période de réalisation des travaux.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2003

[les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

2 -> PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Immobilisations (suite)

Les immobilisations sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode linéaire sur les périodes suivantes :

Trains de banlieue – infrastructures	20 ans
Trains de banlieue – matériel roulant	10 et 40 ans
Équipements métropolitains – voies réservées	20 ans
Équipements métropolitains – stationnements incitatifs	20 ans
Équipements métropolitains – terminus	20 ans

L'amortissement est enregistré à l'état des investissements nets dans les actifs immobilisés.

3 -> RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TRAM

Les recettes nettes de la vente de TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par les autorités organisatrices de transport en commun [ci-après appelées AOT] et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes nettes provenant de la vente des titres de transport métropolitain selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes nettes provenant de la vente de TRAM, nettes de l'affectation d'une partie des recettes au réseau de trains de banlieue et aux express métropolitains, se détaille comme suit :

	Budget 2003 [non vérifié] \$	2003 \$	2002 \$
Société de transport de Montréal	18 692	20 030	18 676
Réseau de transport de Longueuil	13 084	13 218	13 033
Société de transport de Laval	6 843	7 130	6 900
Conseils intermunicipaux de transport	4 875	5 418	4 024
Conseil régional de transport	1 069	1 586	1 863
Municipalités	557	586	907
	45 120	47 968	45 403

4 -> TRAINS DE BANLIEUE

Recettes des trains de banlieue

Les recettes des trains de banlieue proviennent de la vente de titres trains et d'une affectation de la vente de TRAM de 22 368 000 \$ en 2003 (16 696 000 \$ en 2002).

Les recettes de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	Budget 2003 [non vérifié] \$	2003 \$	2002 \$
Deux-Montagnes	15 200	15 604	14 866
Dorion-Rigaud	5 937	6 045	5 823
Blainville	4 980	5 737	5 085
Mont-Saint-Hilaire	3 516	3 435	1 610
Delson	1 304	1 217	665
	30 937	32 038	28 049

Contributions municipales aux trains de banlieue

L'AMT répartit conformément à la Loi une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud, entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon. Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

L'AMT répartit selon la Loi une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson entre les municipalités desservies par ces lignes de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2003

[les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

4 -> TRAINS DE BANLIEUE (SUITE)

Les contributions municipales aux lignes de trains de banlieue se répartissent comme suit :

	Budget 2003 [non vérifié] \$	2003 \$	2002 \$
Deux-Montagnes	10 824	10 862	10 927
Dorion-Rigaud	8 431	8 426	8 104
Blainville	3 520	3 494	3 372
Mont-Saint-Hilaire	3 683	3 695	1 364
Delson	1 066	699	591
	27 524	27 176	24 358

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue sont les suivants :

	Budget 2003 [non vérifié] \$	2003 \$	2002 \$
Deux-Montagnes	27 060	27 154	27 318
Dorion-Rigaud	20 607	20 557	19 603
Blainville	8 800	8 735	8 445
Mont-Saint-Hilaire	9 970	9 839	8 421
Delson	3 630	3 455	2 693
	70 067	69 740	66 480

5 -> AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

Le montant de l'aide métropolitaine se calcule comme suit :

- 0,20 \$ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro en 2003 à 43 759 000 \$ [42 536 000 \$ en 2002];
- 0,50 \$ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année totalisant, en 2003, 12 908 000 \$ [12 490 000 \$ en 2002];

De plus, une aide supplémentaire a été intégrée au montant de 2003, pour un montant de 3 574 000 \$ [2 632 000 \$ pour le métro et 942 000 \$ pour les autobus].

Le montant de l'aide métropolitaine se répartit comme suit :

	Budget 2003 [non vérifié] \$	2003 \$	2002 \$
Métro :			
Société de transport de Montréal	42 850	46 391	42 536
Autobus :			
Société de transport de Montréal	6 286	6 752	6 113
Réseau de transport de Longueuil	3 025	3 324	3 005
Société de transport de Laval	1 747	1 967	1 728
Conseils intermunicipaux de transport	1 182	1 296	1 114
Conseil régional de transport	391	407	322
Municipalités	103	104	208
	12 734	13 850	12 490
Dépenses afférentes	152	162	144
	55 736	60 403	55 170

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2003

[les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

6 -> AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE DES TITRES DE TRANSPORT TRAM ET DÉPENSES AFFÉRENTES

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et intermédiaire consentis aux utilisateurs de TRAM. Pour l'année 2003, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM, un montant de 4 846 000 \$ pour la TRAM des zones 1 à 8. À ce montant s'ajoute une aide supplémentaire de 160 000 \$ [4 219 000 \$ en 2002 pour la TRAM 2 à 8].

L'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres TRAM se répartit comme suit :

	Budget 2003 [non vérifié] \$	2003 \$	2002 \$
Société de transport de Montréal	1 669	2 162	1 743
Réseau de transport de Longueuil	1 083	1 334	1 174
Société de transport de Laval	546	668	584
Conseils intermunicipaux de transport	512	592	472
Conseil régional de transport	112	183	148
Municipalités	54	67	98
	3 976	5 006	4 219

7 -> À RECEVOIR DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT EN COMMUN

	2003 \$	2002 \$
Société de transport de Montréal	1 509	1 097
Réseau de transport de Longueuil	2 432	1 394
Société de transport de Laval	527	74
Conseils intermunicipaux de transport	1 737	1 928
Conseil régional de transport	244	126
Municipalités	55	11
	6 504	4 630

8 -> À PAYER AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT EN COMMUN

	2003 \$	2002 \$
Société de transport de Montréal	34 394	30 004
Réseau de transport de Longueuil	4 651	4 082
Société de transport de Laval	2 656	1 826
Conseils intermunicipaux de transport	1 955	1 210
Conseil régional de transport	418	319
Municipalités	94	210
	44 168	37 651

9 -> CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations non subventionnées du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant un cent par 100 \$ de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2003

[les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

10 -> IMMOBILISATIONS

	2003		2002	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
	\$	\$	\$	\$
Trains de banlieue Deux-Montagnes				
Terrains	15 035	—	15 035	15 035
Infrastructures	80 371	32 039	48 332	50 832
Matériel roulant	129 189	27 451	101 738	104 968
Trains de banlieue Dorion-Rigaud				
Terrains	517	—	517	147
Infrastructures	37 710	21 284	16 426	15 573
Matériel roulant	72 350	30 669	41 681	42 669
Trains de banlieue Blainville				
Terrains	1 986	—	1 986	1 499
Infrastructures	17 618	2 046	15 572	14 328
Matériel roulant	30 099	8 680	21 419	17 268
Trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire				
Terrains	1 810	—	1 810	1 210
Infrastructures	28 532	2 050	26 482	23 786
Matériel roulant	13 041	2 324	10 717	11 116
Trains de banlieue Delson				
Infrastructures	3 640	269	3 371	3 462
Matériel roulant	6 440	641	5 799	3 028
Équipements métropolitains				
Terrains	16 420	—	16 420	12 092
Voies réservées	43 052	4 197	38 855	36 945
Stationnements incitatifs	14 969	2 100	12 869	10 820
Terminus	29 456	4 490	24 966	24 265
Pièces de rechange des trains de banlieue	1 944	—	1 944	1 944
Immobilisations en cours de réalisation				
Prolongement du métro de Laval	167 433	—	167 433	47 753
Autres	50 947	—	50 947	38 816
	762 559	138 240	624 319	477 556

En ce qui a trait au projet du prolongement du métro vers Laval, il est prévu que l'AMT cède l'ensemble des immobilisations y afférent à la STM un an après sa mise en service.

11 -> EMPRUNT À COURT TERME

Conformément au décret n° 1033-2003 du 24 septembre 2003, le gouvernement du Québec a autorisé l'AMT, jusqu'au 30 septembre 2005, à contracter au Canada des emprunts à taux variable ou à taux fixe auprès d'institutions financières ou auprès du ministère des Finances, jusqu'à un montant incluant les coûts de financement n'excédant pas 100 000 000 \$ en monnaie légale du Canada. Le terme de ces emprunts ne devra en aucun temps excéder un an.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2003

[les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

12 -> BILLETS À PAYER

L'AMT a contracté des emprunts auprès du ministère des Finances en sa qualité de gestionnaire du Fonds de financement. En vertu du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets atteint 32 825 000 \$, incluant 10 541 000 \$ d'intérêts.

Les billets à payer sont détaillés au tableau ci-contre :

Date d'émission	Montant autorisé \$	Taux d'intérêt %	Date de l'échéance	Solde au début de l'exercice \$	Emission au cours de l'exercice \$	Remboursement au cours de l'exercice \$	Solde à la fin de l'exercice \$
29-12-1998	16 850	5,046	01-12-2003	11 021		11 021	0
03-12-1999	13 939	6,320	01-06-2009	10 388		1 338	9 050
07-07-2000	4 674	6,340	01-10-2007	3 760		374	3 386
07-07-2000	7 218	6,340	01-10-2007	6 639		206	6 433
07-07-2000	8 531	6,340	01-10-2007	7 847		243	7 604
25-08-2000	9 542	6,270	01-10-2007	8 123		810	7 313
25-08-2000	2 685	6,270	01-10-2007	2 555		80	2 475
25-08-2000	520	6,270	01-10-2007	443		44	399
21-12-2000	9 128	5,948	01-12-2010	7 678		775	6 903
26-09-2001	2 515	5,958	01-12-2010	2 164		218	1 946
26-09-2001	2 517	5,958	01-12-2010	2 166		218	1 948
26-09-2001	1 365	5,958	01-12-2010	1 283		41	1 242
26-09-2001	10 300	5,958	01-12-2010	9 675		312	9 363
26-09-2001	203	5,958	01-12-2010	174		18	156
26-09-2001	3 500	5,958	01-12-2010	3 012		304	2 708
22-11-2001	635	5,866	01-12-2010	587		51	536
22-11-2001	633	5,866	01-12-2010	586		51	535
22-11-2001	5 000	5,866	01-12-2010	4 870		145	4 725
22-11-2001	17 160	5,866	01-12-2010	15 876		1 384	14 492
22-11-2001	3 123	5,866	01-12-2010	2 890		251	2 639
12-06-2002	3 150	5,945	01-10-2012	3 150		109	3 041
12-06-2002	3 150	5,945	01-10-2012	3 150		109	3 041
12-06-2002	5 275	5,945	01-10-2012	5 275		182	5 093
12-06-2002	8 467	5,945	01-10-2012	8 467		807	7 660
12-06-2002	1 434	5,945	01-10-2012	1 434		137	1 297
17-07-2002	4 028	5,864	01-10-2012	4 028		262	3 766
06-09-2002	15 062	5,385	01-10-2012	15 062		1 123	13 939
06-09-2002	17 164	5,385	01-10-2012	17 164		436	16 728
28-11-2002	10 070	5,439	28-11-2012	10 070		782	9 288
05-12-2002	8 308	5,524	05-12-2012	8 308		642	7 666
05-12-2002	7 560	6,039	05-12-2022	7 560		203	7 357
05-12-2002	2 520	5,524	05-12-2022	2 520		67	2 453
09-07-2003	60 332	4,283	09-07-2010		60 332		60 332
09-07-2003	10 055	4,283	09-07-2010		10 055		10 055
15-09-2003	20 000	5,149	01-10-2013		20 000		20 000
20-11-2003	15 000	5,159	01-10-2013		15 000		15 000
20-11-2003	896	5,159	01-10-2013		896		896
20-11-2003	7 504	5,159	01-10-2013		7 504		7 504
01-12-2003	9 390	4,513	01-12-2008		9 390		9 390
10-12-2003	21 500	5,167	01-10-2013		21 500		21 500
10-12-2003	2 000	5,167	01-10-2013		2 000		2 000
				187 925	146 677	22 743	311 859

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2003

[les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

12 -> BILLETS À PAYER (SUITE)

Les remboursements annuels en capital et intérêts de ces billets pour les prochains exercices se répartissent comme suit :

	\$
2004	35 582
2005	35 509
2006	35 509
2007	54 890
2008	31 925
2009 et suivants	217 616
	411 031
Moins les intérêts	99 172
	311 859

13 -> ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Engagements relatifs au Fonds d'exploitation

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement à l'égard de l'exploitation et de la gestion des trains de banlieue et des équipements métropolitains. Les engagements en vertu de ces contrats pour les prochains exercices s'établissent comme suit :

	\$
2004	51 206
2005	39 509
2006	16 286
2007	15 023
2008	6 884
2009 et suivants	6 267
	135 175

Engagements relatifs au Fonds d'immobilisations

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs à l'égard de différents projets d'immobilisations en cours. D'autre part, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à subventionner en partie ces investissements en immobilisations. Les engagements, en vertu des contrats octroyés pour ces projets, s'établissent comme suit :

	\$
2004	132 797
2005	76 738
2006	307
	209 842

Les projets d'immobilisations en cours de réalisation comprennent le prolongement du métro vers Laval. Au 31 décembre 2003, le coût final prévu du projet était en cours de révision. Par rapport au décret de juillet 2003, majorant les coûts du projet à 547 720 000 \$, une somme de 167 433 000 \$ était réalisée et un montant de 205 000 000 \$ est compris dans les engagements ci-dessus mentionnés. Ce projet est entièrement subventionné par le MTQ.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 décembre 2003

[les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

13 -> ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

Service de la dette des sociétés de transport pour les trains de banlieue et les équipements métropolitains

En vertu des articles 37 et 152 de la Loi, la STM, le RTL et la STL conservent le service de la dette afférent au financement des biens dont la propriété a été ou sera transférée à l'AMT. Les trois sociétés de transport demeurent responsables des engagements que comportent les valeurs mobilières qu'elles ont émises et qui continuent de constituer pour elles des obligations directes et générales. L'AMT rembourse la STM, le RTL et la STL, en capital et intérêts, selon les échéances du service de la dette de ces dernières. Les paiements futurs en vertu de ces obligations, pour lesquelles l'AMT reçoit annuellement des subventions pour une portion de ces paiements, se répartissent comme suit pour les prochains exercices :

	\$
2004	8 422
2005	7 965
2006	6 253
2007	2 331
	24 971

Réclamations

Dans le cours normal de ses affaires, l'AMT est impliquée dans diverses réclamations et poursuites. Même si l'issue des différents dossiers en cours au 31 décembre 2003 ne peut être prévue avec certitude, l'AMT estime que leur dénouement n'aurait vraisemblablement pas de répercussions négatives importantes sur sa situation financière et ses résultats nets, compte tenu des provisions ou des couvertures d'assurance dont certains de ces éléments font l'objet.

Assurances

Pour l'exploitation des lignes de trains de banlieue, l'AMT partage, selon des formules préétablies, la responsabilité pour toute réclamation de quelque nature ou pour les dommages qui pourraient survenir dans le cadre de l'exploitation de ces lignes de trains de banlieue. Une provision égale à 0,5 % des budgets d'exploitation annuels des trains de banlieue, jusqu'à concurrence d'une provision cumulative de 5 000 000 \$, est comptabilisée aux livres de l'AMT pour couvrir les risques qui ne sont pas assurés en relation avec l'exploitation des trains de banlieue. Le total du montant provisionné à ce jour s'élève à 1 878 101 \$ [1 580 007 \$ en 2002].

14 -> CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice courant.

Une publication de la direction, Communications et marketing de l'Agence métropolitaine de transport

Conception graphique : CG3 inc. | Communications | Graphisme

Photographies : Tango, Getty images et Michel Verreault

Impression : Imprimerie L'Empreinte

Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 25^e étage
Montréal (Québec) H2Y 2W2
Téléphone : (514) 287-2464
Télécopieur : (514) 287-2460
Site Internet : www.amt.qc.ca



Agence métropolitaine de transport

Bibliothèque nationale, 2004 – ISBN : 2-550-35802-3

Avec les transports collectifs ... vous avez le choix !

